LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVI - NUMERO 1 GENNAIO 1940 - XVIII E. F.

LE FILIALI DEL BANCO DI ROMA AL SERVIZIO DELL'IMPERO

ANNO XLVI 1940-XVIII

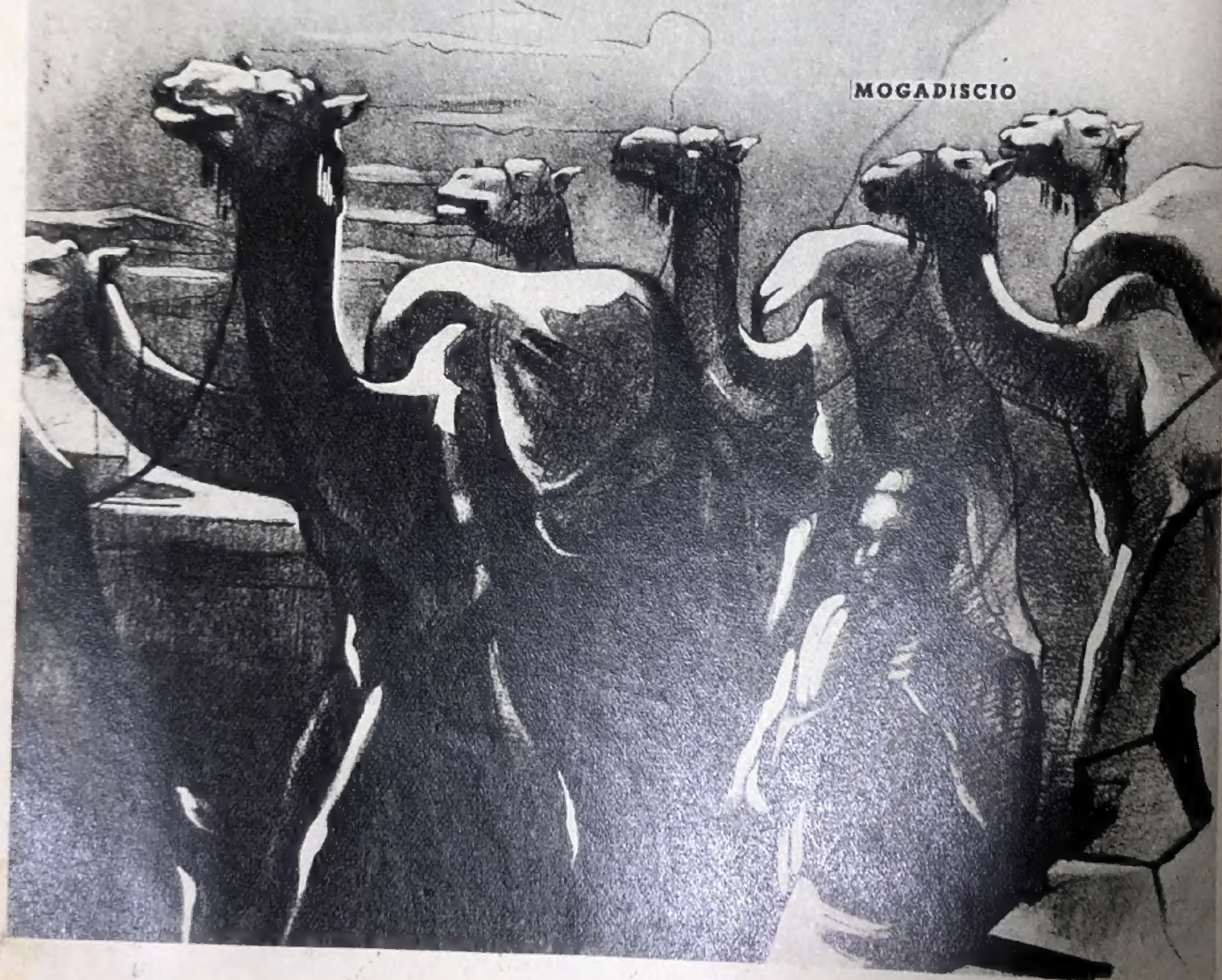
LE VIE D'ITALIA

Numero 1 GENNAIO

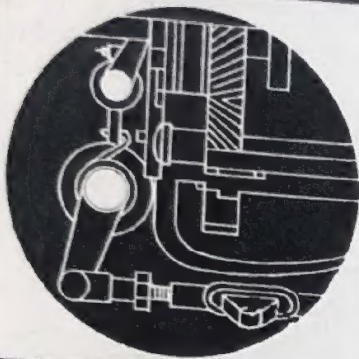
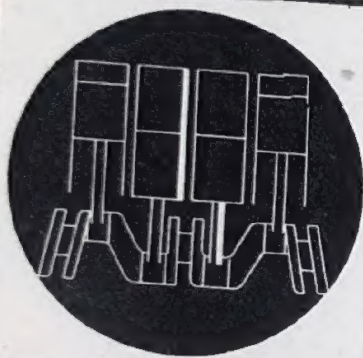
SOMMARIO

ABBONAMENTO ANNUO A "LE VIE D'ITALIA"

Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

l'alt e il via sono gravosi per la vostra macchina

il logorio del motore può essere causato per tre quarti dall'avviamento

più di cento pezzi si mettono in moto simultaneamente ogni qualvolta Voi avviate la Vostra macchina

una lubrificazione istantanea per tutti i pezzi è di importanza vitale ogni qualvolta Voi mettete in moto il Vostro motore

perciò usate, specialmente ora, per l'economia e per la salute del motore

OLIO AUTO SHELL

invernale

che scorre rapidamente a freddo e resiste al calore

Società NAFTA Genova

NOTIZIARIO

Automobilismo

Libera circolazione, libero turismo. Caratteristiche e scopi del provvedimento di riapertura.

Il provvedimento che, a partire dall'8 dicembre, ha riaperto la circolazione automobilistica privata – prontamente aderendo ai voti e alle proposte espressi dagli Enti, dai principali interessati e dalla stampa (anche la C.T.I. aveva sottoposto alle Autorità competenti un diffuso memoriale, offrendo elementi per lo studio del complesso problema) – è naturalmente, mentre scriviamo, l'argomento del giorno.

La riapertura della circolazione è giunta, in primissimo luogo, gradita per l'implicito presupposto del provvedimento: il raggiunto equilibrio nelle scorte di carburante ad uso militare, e nel ritmo di produzione e di approvvigionamento. Senza un'organica e tranquillante soluzione del problema del carburante per i suddetti usi d'interesse essenziale, lo stesso Decreto minist. 29 agosto non lasciava alcun dubbio che la circolazione non sarebbe stata riaperta. L'aver potuto soddisfare le condizioni pregiudiziali in così breve periodo e in così torbidi eventi internazionali è motivo di fierezza per tutti.

La salvaguardia dell'ingente patrimonio automobilistico – oltre tre miliardi di lire – che si temeva soggetto al grave deperimento della lunga immobilità, e la necessità di rimettere in funzione le macchine per averle tutte pronte ed efficenti in caso di emergenza e di requisizione, sono i principali motivi ricordati nei « considerando » del provvedimento di riapertura. Ma accanto a questo primo e certo risultato, non si può trascurare il beneficio che ne deriva alle folle di lavoratori, di industriali, di commercianti, di professionisti, d'impiegati, di artigiani, direttamente o indirettamente interessati nella produzione automobilistica e nelle attività collaterali, dal carrozziere all'autorimessa e all'officina di riparazioni; dal turismo all'organizzazione alberghiera; dal settore sportivo a quello associativo e assicurativo, sino alle più impensabili capillari diramazioni. Si è calcolato che circa un milione di persone in Italia risentissero professionalmente il disagio della sospesa circolazione delle auto private. La cifra dà la misura della gratitudine fervida e spontanea delle masse lavoratrici per l'atteso provvedimento.

Abbiamo accennato al turismo: l'utilità del *modus vivendi* instaurato l'8 dicembre è proprio quella di aver saputo evitare la facile confusione tra *quantità* e *qualità* di circolazione, tesserando severamente la prima senza limitare la libertà della seconda, riaprendo quindi le porte anche all'autoturismo. Non è detto che la riduzione a un quarto del chilometraggio consueto fino all'agosto scorso venga applicata dagli interessati soltanto o di preferenza sulla circolazione per fini non immediatamente utilitarî. Il turismo automobilistico è altrettanto necessario, se non agli affari, alla salute fisica e spirituale di chi lo pratica, ed è pane per gli innumerevoli addetti all'attrezzatura turistica del Paese; la quale, infine, rappresenta anch'essa un cospicuo patrimonio nazionale, facile a dissolversi nell'inazione assoluta. D'altra parte, è proprio l'autocircolazione turistica, forse, la più difficile da sostituire con surrogati, in quanto il mezzo fa parte anche dei fini.

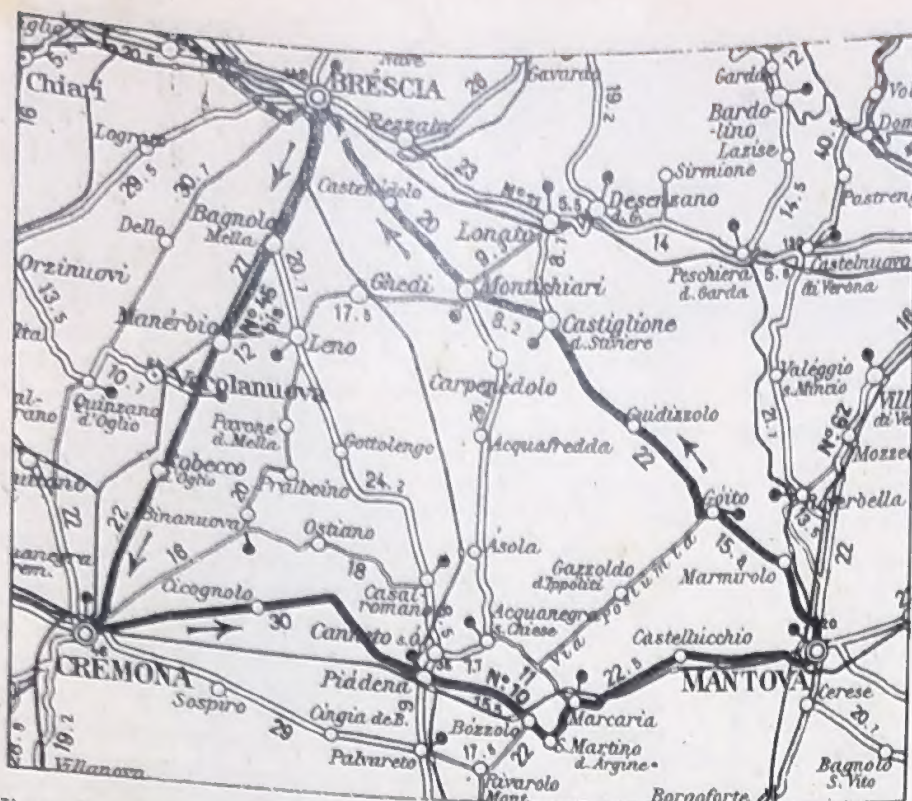
Analogo provvedimento ha adottato la Svizzera, dove sin dal 15 novembre è stato abrogato il divieto di circolazione nei giorni festivi, e dove il nuovo tesseramento scaglionato in categorie e sottocategorie accorda, a chi usa la vettura esclusivamente per turismo, una quantità di benzina leggermente superiore a quella che gli competerebbe secondo le complesse tabelle di assegnazione. In Italia, il tesseramento, per quanto assai più rigoroso quantitativamente di quello svizzero e dei Paesi neutrali in genere, ha per contro il pregio della semplicità; la poca benzina assegnata è, per ora, in quantità unica per tutti, e adempie anche alla funzione di stimolare autarchicamente verso le piccole cilindrate. L'assegnazione dei 30 litri mensili non ha carattere costante né definitivo: ci auguriamo che gli eventi sian tali da consentire una distribuzione più larga, che sarebbe sintomo di una situazione migliorata sotto ogni aspetto. Per intanto, è da registrare con vivo compiacimento come al criterio di frenare il consumo automaticamente con l'elevato prezzo del carburante – sistema introdotto nell'agosto scorso, e poi superato dal divieto generale – siasi oggi sostituito il criterio del tesseramento a quantità fissa, disimpegnando così il fattore prezzo dalla sua funzione inibitoria. Sono ovvie, quindi, le speranze che il sistema prescelto suscita nella classe dei consumatori.

È notevole infine l'esplicito appello del Comunicato affinché sia continuato ed esteso l'impiego dei succedanei, dei quali la nostra Rivista si è diffusamente e ripetutamente occupata. In questo settore, il vasto e intelligente mondo dei turisti può svolgere, forse più che nel settore strettamente utilitario, fertili iniziative, collaborando a quella battaglia dell'emancipazione autarchica, ch'è il costante imperativo della Nazione.

Il 1° Gran Premio Brescia delle "Mille Miglia".

Il calendario automobilistico approvato dalla Federazione Automobilistica Sportiva Italiana comprende il 1° Gran Premio Brescia delle « Mille Miglia », che la sede bresciana del R. A. C. I. farà disputare il 28 aprile 1940-XVIII.

Il mondo sportivo saluta con entusiasmo la rinascita di questa corsa, sospesa nell'anno in cui Biondetti, su « Alfa Romeo », portava la media oraria ad oltre 135 chilometri. Il suo compito di mirabile fucina di energie, di insuperata prova per macchine ed uomini non era finito.

Ora nel quadro dello sport nazionale la face delle « Mille Miglia » si è riaccesa. Il fiero orgoglio degli sportivi esulta anche se la gara non ricalcherà più il vecchio tracciato Brescia-Roma-Brescia. Il nuovo percorso è infatti lo stesso sul quale, nel

Il percorso del 1° Gran Premio Brescia delle «Mille Miglia» si snoda attraverso le provincie di Brescia, Cremona e Mantova. Sui veloci rettilinei della statale 45 bis si toccano: S. Zeno - Bagnolo Mella - Manerbio - Pontevico - Olmeneta e si giunge a Cremona dopo km. 48. Lasciata questa città, si entra nella statale n. 10. Un lungo rettilineo fino a Piadena, che viene attraversata, e si entra nella provincia di Mantova. Poi Bozzolo, Marcaria, Castelluccio (km. 104). Qui il percorso devia per la comunale Grazie-Goito, che passa per Rivalta e Sacca, e s'innesta a Goito nella provinciale Mantova-Brescia (km. 119). Guidizzolo, Castiglione delle Stiviere, Montichiari e Castenedolo vengono toccati prima che a Brescia l'anello si ricongiunga. Il percorso è di circa 167 km., da ripetersi nove volte: totale km. 1503.

1905, si svolse la «Coppa Florio», vinta dal conte Raggio con una potentissima «Itala». È un percorso che consente le maggiori velocità, con tutte le caratteristiche della corsa su strada, anche se si svolge in circuito chiuso. Questa nuova «Mille Miglia», che ha ritrovato le simpatie fattive dei maggiori esponenti della gente bresciana, così prodiga di tenaci energie e di geniali ardimenti, per i suoi caratteri tecnici, agonistici e propagandistici, supererà le precedenti competizioni, richiamando lungo il suo percorso masse enormi di appassionati.

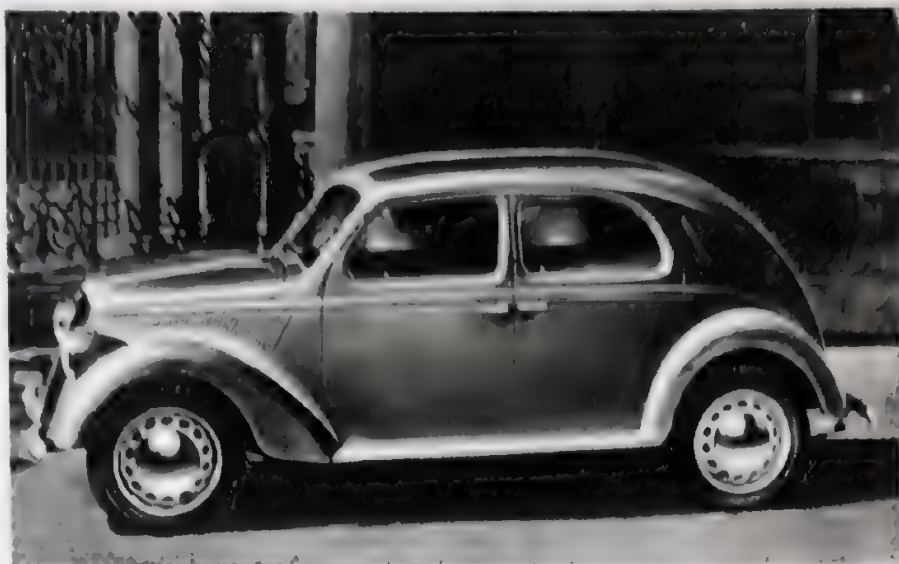
L'imponente dotazione di premi, L. 250.000, assicura alla gara una larga partecipazione di campioni nazionali e stranieri.

La nuova Lancia tipo "Ardea".

La non vasta, ma elettissima serie dei modelli di vetture italiane da turismo si è arricchita, proprio in coincidenza con la riapertura della circolazione automobilistica, di un nuovo esemplare; la piccola *Ardea* della *Lancia*. Presentata al Duce nel novembre scorso, la nuova vettura ha immediatamente destato

Junghans
JUNGHANS
J
MARCA STELLA
PRIMA FABBRICA
ITALIANA
D'OROLOGERIA
fondata nel 1878
L'Orologio per
la casa bella

[illegible] attesa nel pubblico dell'automobile di tipo [illegible], per le sue prestazioni rese note, in generale, nel Comunicato che i giornali pubblicarono in quell'occasione. Saranno graditi, pertanto, i seguenti cenni descrittivi, in attesa che la [illegible] della macchina — ormai imminente — soddisfi meglio la legittima curiosità degli appassionati.

L'*Ardea* si distacca dalla consorella più anziana, l'*Aprilia* (che da qualche mese è stata portata alla cilindrata di 1500 cmc., mantenendo inalterato il consumo) per la minor cilindrata del motore, la minor mole e conseguentemente il minor peso, pur conservando il ruolo di vettura famigliare a quattro posti, sufficentemente comodi, essendo le dimensioni di abitabilità ridotte in misura lieve. Soprattutto è notevole la larghezza utile interna di carrozzeria (m. 1,10). Altra variante notevole concerne le sospensioni, che anteriormente sono a ruote indipendenti, del consueto tipo Lancia a cannocchiale, mentre posteriormente è adottato il ponte classico, per ragioni evidenti di semplicità e di costo. Dal punto di vista estetico, l'*Ardea* differisce dall'*Aprilia* sia nella coda, meno rastremata in basso, pur conservando la caratteristica curvatura aerodinamica, e nel cofano, più corto e maggiormente sporgente sulle ruote anteriori. Il corrispondente spostamento in avanti del sedile anteriore permette così un piazzamento assai avanzato anche del secondo sedile rispetto alle ruote posteriori, conservando, malgrado il limitato passo della vettura (m. 2,44) il vantaggio di una accentuata comodità per tutti gli occupanti.

Ecco qualche particolare:

Il motore, a 4 cilindri in due coppie a V stretto e sfalsate, ha la cilindrata pressoché « quadra »: 65 mm. di alesaggio per 68 di corsa, con un volume complessivo di 903 cmc. Le valvole sono in testa, inclinate, e comandate da un solo albero di distribuzione

in testa, secondo una serie di ingegnosi dispositivi costituenti un nuovo brevetto della Lancia. Col moderato rapporto di compressione 6 : 1, il brioso motorino raggiunge, tra i 4500 e i 4800 giri, i 28-29 cavalli. Tipico è l'andamento della curva di potenza a sommità dolce ed espansa, sicchè è notevole l'elasticità di marcia anche ai regimi intermedi. Dato il limitato peso (circa 700 kg.) della vettura, e il suo buon coefficente aerodinamico, questa potenza è sufficente per raggiungere, con 4 persone, i 107-108 km.-ora in piano lanciato, e per assicurare brillanti salite e impetuose riprese.

Particolarmente interessante è la modestia del consumo, di cui è superfluo sottolineare l'importanza in questi momenti: litri 7-7,5 per 100 km., in condizioni di viaggio normali.

Il cambio a 4 rapporti ha le tre marce alte a taglio silenzioso e ad imbocco facile, e ciò ha reso superfluo il sincronizzatore. Il rapporto al ponte è di 8-39; la coppia conica è di tipo ipoidale. La carreggiata anteriore e posteriore è di m. 1,18.

I freni sono idraulici a pedale sulle 4 ruote, mentre il freno a mano agisce sulle ruote posteriori.

Le ruote sono gommate Michelin « Pilota » 145+400.

La carrozzeria – a due porte per lato, senza piantoni intermedi – costituisce l'ossatura portante della macchina, che è totalmente priva del classico telaio: essa è tutta in lamiera d'acciaio saldata elettricamente, e sopporta direttamente tutti gli organi della vettura. Il serbatoio è anteriore, a caduta, e contiene 32 litri di carburante.

Il raggio minimo di sterzata è di m. 4,60.

Notizie brevi.

Al primo gennaio [illegible] erano in servizio sulle linee automobilistiche del Regno: autobus a gassogeno 562, autobus a gas metano 771, autobus ad alcole metilico [illegible]2, autobus a nafta nazionale 2282, autoveicoli elettrici 190; totale 4287. Poichè alla medesima epoca gli autoveicoli di linee pubbliche in servizio erano 8481, ciò significa che il 50 per cento del programma autarchico stabilito per legge nel settore dei pubblici autoservizi può dirsi ormai realizzato.

Il nuovo stabilimento che la *Fiat* sta costruendo a Firenze, in località Piani di Terzolle, sarà pronto verso aprile. Spetta ad esso il compito di sostituire quello torinese allorchè se ne verificasse il bisogno in caso di emergenza, ma la sua attività sarà grande anche al di fuori di tale eventualità. La superficie coperta dalla costruzione è di 32.000 mq.

In Inghilterra la tassa sugli autoveicoli ha subito, a partire dal 1° gennaio 1940, un nuovo aumento del 66 %.

In Germania il commercio automobilistico non risente eccessivamente dell'attuale situazione; infatti, non solo le fabbriche continuano a fornire autoveicoli nuovi, ma anche il commercio di macchine usate segue il suo corso normale.

Nel secondo trimestre 1939, in Ungheria, le licenze di circolazione per autoveicoli hanno raggiunto una cifra da primato. L'85 % di essi provengono dalla Germania.

La forte limitazione degli autoveicoli, imposta dalla guerra, ha causato in Germania l'aumento delle biciclette, che in tutto il Reich raggiungono ormai il cospicuo numero di 20 milioni. Lo sterminato esercito dei pedalatori è inquadrato in circa 4000 società ciclistiche.

GRANDE CARPENTERIA A CENTINE CURVE COMPENSATE

COPERTURA DI CAPANNONE CON CENTINE IN LEGNO A TRE CERNIERE - LUCE METRI 30 × 85 - S. I. E. S. TRAPANI

VILLETTE SMONTABILI PER SFOLLAMENTO E PER VILLEGGIATURA - SI ALLESTISCONO SU PIANTE DI OGNI TIPO

Numerosi lavori eseguiti in Italia e Colonie per coperture di grandi magazzeni, officine, aviorimesse, ecc.

Altre produzioni: Costruzioni smontabili, Serramenti, avvolgibili, pavimenti, ecc.

Chiedere preventivo "C" specificando oggetto, uso e misure

Turismo

Ritocchi alla strada del Brennero.

La strada statale dell'Abetone e del Brennero ha subito, nel volgere di pochi anni, una radicale trasformazione. Quando, nell'immediato dopoguerra, si resero necessari i primi lavori, l'arteria poteva essere paragonata ad una delle tante modeste strade comunali: polverosa, stretta, tutta buche e per giunta attraversata in certi punti dalle acque dei torrenti, che scendono impetuosi dalle impervie pendici montane. L'Azienda Autonoma della Strada, fin dalla sua costituzione, ha rivolto le proprie cure a questa arteria, assurta a grandissima importanza internazionale. Raddoppiato il piano stradale, eliminati alcuni passaggi a livello, rettificati i tratti più tortuosi, scomparsi i guadi, soppressi i tronchi più accidentati che si snodano nei vecchi abitati, la strada si presenta ora veramente rispondente alle esigenze di un traffico che si va sempre più intensificando. Più di trentun milioni furono spesi in quest'opera; ma il lavoro di sistemazione non è ancora terminato. Mentre è in corso l'imponente opera rappresentata dalla « variante » di Bolzano, che permetterà – come è noto – di incanalare il traffico su di un nuovo tronco stradale, costruito per evitare l'attraversamento della città, un ardito progetto è stato elaborato per l'ampliamento ulteriore del piano viabile, sino a raggiungere i nove metri di carreggiata lungo tutto il tratto dell'importante arteria.

La « variante » di Bolzano, evitando l'abitato, permetterà di abbreviare notevolmente il tragitto da Oltrisarco a Cardano.

Modifiche alle denominazioni di 32 Comuni della Val d'Aosta.

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il R. D. 22 luglio 1939 col quale le denominazioni di 32 Comuni della Provincia di Aosta sono modificate come segue:

Alain in Alleno; Antey Saint André in Antei Sant'Andrea; Arvier in Arvié; Ayas in Aias; Bionaz in Biona; Brusson in Brussone; Challant in Villa S. Anselmo; Chambave in Ciambave; Chamois in Camosio; Champorcher in Campo Laris; Chatillon in Castiglion Dora; Courmayeur in Cormaiore; Donnaz in Donas; Etroubles in Etroble; Gressoney in Gressonei; La Magdeleine in La Maddalena di Aosta; La Thuile in Porta Littoria; Ollomont in Ollomonte; Oyace in Oiasse; Pont-Boze in Pianboseto; Pré Saint Didier in San Desiderio Terme; Rhêmes in Val di Rema; Saint Oven in Sant'Eugenio; Saint Rhémy in San Remigio, Saint Vincent in San Vincenzo della Fonte; Torgnon in Torgnone; Valgrisanche in Valgrisenza; Valpelline in Valpellina; Valsavaranche in Valsavara; Valtournanche in Valtornenza; Verrés in Castel Verres.

Le Grotte di Postumia sono aperte anche nella stagione invernale.

Numerosi Soci della C.T.I. hanno chiesto se le Grotte di Postumia sono aperte al pubblico durante la stagione invernale.

In previsione di altre richieste consimili e nell'intento di facilitare le gite dei singoli Soci, crediamo opportuno informare che le Grotte di Po-

stumia sono aperte al pubblico tutto l'anno e che durante la stagione invernale, e precisamente da novembre a tutto aprile, possono essere visitate giornalmente alle ore 12 e alle ore 16.30. I visitatori isolati e le comitive possono inoltre partecipare a visite straordinarie effettuate a richiesta in orario differente da quello sopra indicato.

A Verbania, nei grandiosi locali del Palazzo Viani-Dugnani, fervono i lavori per la nuova sistemazione del Museo del Paesaggio. Sotto il porticato è stato sistemato il Museo Lapidario col materiale proveniente dalle necropoli romane rinvenute in varie località del Verbano. In altre sale sarà allestita la Gipsoteca Troubetzskoi.

Il nuovo aeroplano da turismo « O. S. A. 135 », realizzato dalla Officina Sommese Aeronautica di Somma Lombardo, ha effettuato in questi giorni il volo diretto Cameri-Guidonia in ore 2,35, compiendo, quindi, il percorso ad una velocità media di oltre 205 km., nonostante le avverse condizioni atmosferiche incontrate su quasi tutta la rotta, conseguendo così un risultato degno di rilievo per un « turismo a cabina » di soli 130 Cv.

Il grandioso Palazzo del Turismo di Bolzano sarà pronto per la prossima primavera. L'edificio, oltre ad accogliere tutti gli Enti che hanno riferimenti turistici, comprenderà un vasto salone destinato ai concerti, alle manifestazioni d'arte e agli spettacoli in genere.

L'E. P. T. di Gorizia, proseguendo nella sistemazione delle zone che circondano Gorizia, non ha voluto trascurare quella importantissima del Sabotino.

È stato ultimato in questi giorni l'allestimento del nuovo Museo di guerra della zona del Sabotino, che raccoglie nelle sue sale una preziosa raccolta di cimeli rinvenuti in questo settore.

Comunicazioni

Biglietti di andata-ritorno per manifestazioni, sprovvisti della vidimazione del Comitato organizzatore.

Con recente decreto interministeriale, sono state emanate nuove disposizioni – le quali andranno in vigore con il 1° gennaio 1940 – riguardanti i casi di viaggiatori trovati, in viaggio di ritorno, col biglietto per manifestazioni sprovvisto del timbro del Comitato organizzatore. Richiamiamo su ciò l'attenzione dei lettori per evitare loro d'incorrere in sanzioni spiacevoli, e li avvertiamo che, nel caso di cui sopra, il viaggiatore *sarà assoggettato, per l'intero percorso di ritorno, al pagamento della differenza tra la tariffa ridotta e la tariffa ordinaria e che tale pagamento sarà dovuto anche se la timbratura del Comitato sia gratuita.*

Queste norme mirano a garantire lo scopo effettivo pel quale sono concesse le facilitazioni ferroviarie, e cioè che di esse benefici realmente e soltanto quella parte del pubblico che si reca alla mostra, esposizione, congresso o manifestazione.

Facilitazioni ferroviarie per sport invernali.

Come in tutti gli anni, sono state rinnovate anche per la prossima stagione invernale (20 dicembre 1939-20 febbraio 1940) le facilitazioni per gli sport invernali. I relativi biglietti, a prezzo ridotto del 50% hanno la validità di 30 giorni, prorogabili al massimo fino a 60 mediante il pagamento del 2% per ogni giorno di proroga; consentono fermate intermedie per i percorsi oltre i 200 km. e un'ulteriore riduzione per i ragazzi dai 7 ai 10 anni. La concessione esige un soggiorno minimo di sei giorni.

Ecco le località per le quali si rilasciano i detti biglietti: Abetone, Agordo, Ambria Fonte Bracca, Aosta per Cogne, Aquila per il Gran Sasso d'Italia, Ascoli Piceno per Forca Canapine, Asiago, Bardonecchia, Beseno, Biella per Oropa,

[illegible]. Borgo Valsugana, Boscochiesanuova, Brennero, Brescia per Valle Trompia o Valle Sabbia, Bressa[illegible]none, Brunico, Calalzo Pieve di Cadore, Campo Tures, C[illegible]tanzaro per la Sila, Cavalese, Celanò per Ovindoli o per Roccadinegro, Châtillon per Valtournanche, Chia[illegible]venna per Madesimo, Chiusaforte, Clusone, Coldrano per Val Martello, Colle Isarco, Cortina d'Ampezzo, Co[illegible] per la Sila, Dobbiaco, Domodossola per Val For[illegible], Edolo per Ponte di Legno, Feltre per S. Martino di Castrozza, Grigno, Limone di Piemonte, Malles Venosta, M[illegible]ocorona, Monguelfo Bagni di Monguelfo, Norcia per Forca Canapine, Ora, Ortisei, Pian Val Gar[illegible], Ponte all'Isarco, Ponte San Martino per Gres[illegible], Pracchia, Predazzo, Pré S. Didier per Courmayeur, [illegible]gio Calabria per Gambarie, Rieti per Terminillo, Rivisondoli, Roccaraso, Rovereto, S. Candido, S. Cristina, San Martino dei Calvi Nord, Selva, Sertola, Sinderno-Glorenza, Spondigna Prato in Venosta, Stresa Borromeo per Mottarone, Tarvisio, Tirano per Bormio, Tolentino per Sarnano, Tortona, Trento, Tresenda, Ulzio Claviere Sestriere, Urbisaglia, Valdaora, Varallo Sesia, Verrès, Villabassa, Vipiteno.

La postalizzazione dei prezzi nei trasporti ferroviari.

È stata ripresa in America la campagna, sostenuta dal senatore Hastings, per la postalizzazione dei prezzi dei trasporti ferroviari. Gli Stati Uniti dovrebbero essere divisi in nove zone e per ciascuna esser fissato un prezzo uniforme: 1 dollaro per ogni viaggiatore o per ogni tonnellata di merce.

Vetture letto di 3ª classe per i treni sciatori.

Sono entrate in servizio le vetture letto di terza classe sui treni per gli sciatori. In un primo tempo queste vetture saranno limitate ai treni sciatori di una certa percorrenza e dipendenti dai compartimenti di Roma e Milano. I posti da utilizzarsi dovranno essere prenotati.

Ciclo-moto-turismo

La Mostra del Ciclo e del Motociclo. Novità costruttive e realizzazioni autarchiche.

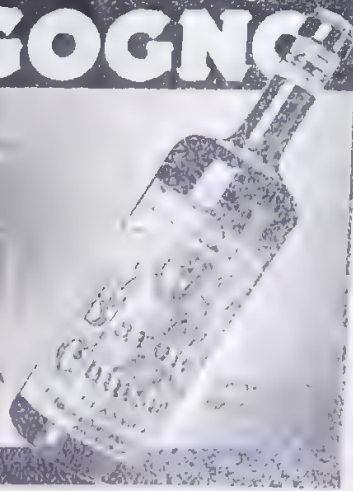
Con la sua ventunesima edizione svoltasi a Milano dal 25 novembre al 3 dicembre, la Mostra del Ciclo e del Motociclo ha iniziato un nuovo periodo di vita, che si annunzia ricco di sviluppi per le grandi possibilità offerte dalla nuova sede del Palazzo dell'Arte. Questa Mostra, per il momento in cui si è svolta e per le circostanze che ne hanno accompagnato la fase preparatoria, è stata definita un atto di fede degli industriali italiani; ma alla prova dei fatti è apparsa anche una documentazione di potenza, con l'affermazione dell'ascesa costante della nostra tecnica costruttiva e un segno inequivocabile della piena ripresa, dovuta alla promulgazione – avvenuta appunto durante il periodo d'apertura della Mostra – del decreto che riammetteva le macchine alla circolazione, sia pure con quantità di carburante limitato.

Si diceva che la Mostra dell'Anno XVIII sarebbe stata prevalentemente ciclistica: effettivamente, sulla bicicletta, per ragioni evidenti, si appuntava ogni sguardo: il « cavallo d'acciaio » aveva attratto, con la simpatia generale, anche l'attenzione di coloro che da tempo non facevano più del ciclismo. La produzione, sensibilissima agli orientamenti del mercato, si è subito arricchita di nuovi modelli di pregio, caratterizzati da un alto grado di « confortevolezza », ottenuto mediante la cura del disegno dei particolari

La bicicletta che si può trasformare in tandem, cioè in macchina a due posti, con l'aggiunta di un'appendice posteriore, mediante due morsetti a vite al reggi sella e al reggi mozzo della parte anteriore. L'operazione, che rende naturalmente necessario sfilare la ruota e montare la seconda catena, si compie col semplice ausilio di una chiave per serrare i dadi e non richiedere più di 20-30 minuti.

e l'eccellenza della costruzione. La maggiore attenzione era rivolta alla macchina extraleggera, rappresentata da più di un esemplare di peso inferiore ai dieci chili in pieno assetto di marcia, senza contare naturalmente il miracolo di una macchina da pista che pesa 4500 grammi. Questa corsa alla leggerezza ha per presupposto l'impiego di materiali ad alta resistenza e di leghe leggere, come il duralluminio, che entra come componente essenziale della struttura o come costituente di alcune parti.

Altra tendenza spiccata: la bicicletta multipla, che per il passato era accettata soltanto come oggetto di curiosità, oggi è costruita da tutte le case e offerta a prezzi accessibilissimi, pur con tutte le raffinatezze costruttive, quali, ad esempio, il cambio di velocità ed i freni ad espansione. La popolarità del tandem ha determinato anche la costruzione di tipi scomponibili, o meglio di biciclette trasformabili in tandem, utilizzando le stesse ruote e con l'aggiunta di un'appendice al telaio. Non nuovi, ma sempre interessanti, sono apparsi alcuni tentativi di rompere il classico triangolo del telaio ricorrendo ad un unico elemento portante, tubolare o profilato; e curioso è il ritorno verso forme di manubrio a semplice curvatura, tipo motocicletta.

La novità clamorosa in campo ciclistico si è avuta sotto l'aspetto graditissimo di una realizzazione autarchica: ed è la bicicletta non metallica, la macchina costruita di sostanza plastica. Si tratta di una resina sintetica che, stampata secondo i procedimenti già noti ed armata con fibre tessili, offre un materiale resistente e di facile lavorazione, col quale è possibile trafilare tubi, pezzi di raccordo, forcelle ecc. e costruire persino l'intero telaio. La macchina esposta

CROFF

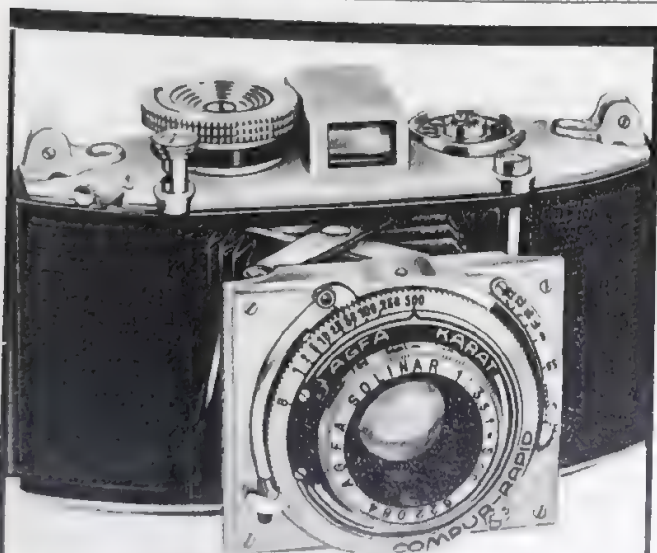
MILANO
PIAZZA S.S. PIETRO E LINO, 1
VIA MERAVIGLI, 16

STOFFE PER MOBILI
TAPPEZZERIE
TAPPETI NAZIONALI
PERSIANI E CINESI

Filiali:

MILANO - Via Meravigli, 16 - "Novum" via Manzoni 1
TORINO - Via Roma, 23, angolo piazzetta Chiese
GENOVA - Via XX Settembre, 223
BOLOGNA - Via Rizzoli, 34
ROMA - Corso Umberto I° angolo Piazza S. Marcel'o
NAPOLI - Via dei Mille, 59
PALERMO - Via Ruggero Settimo angolo via Principe Belmonte
BARI - Via Vittorio Veneto angolo via Dante
CANTÙ - Via Roma

in inverno un

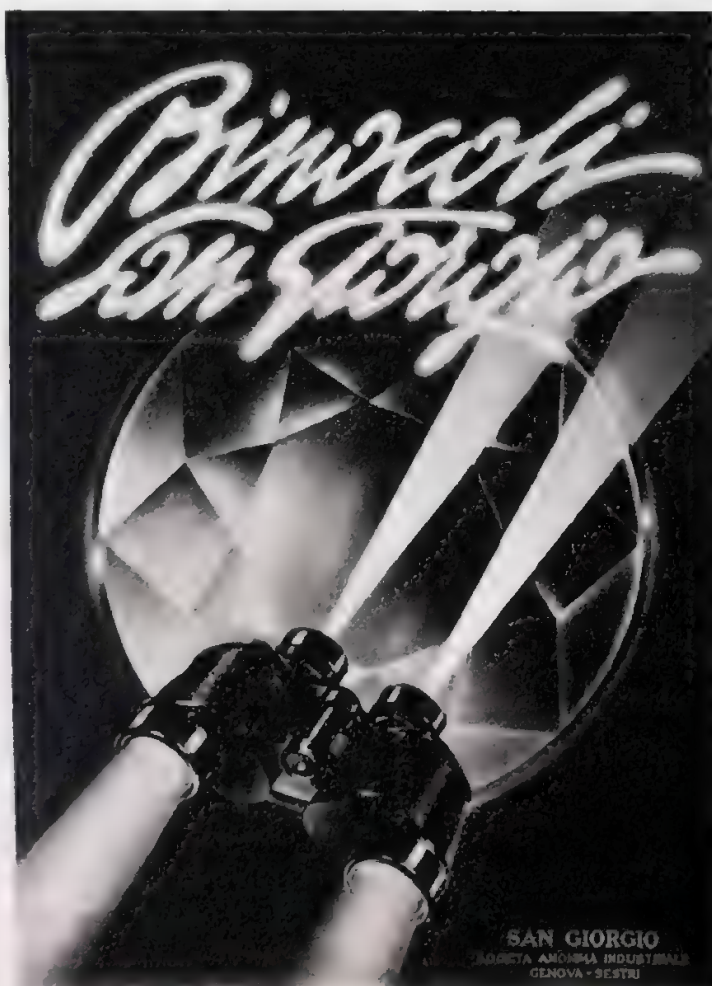
borsalino

alla Mostra non si differenzia dalle altre, sotto lo strato di vernice che ricopre il giallo scuro caratteristico della materia plastica: gli spessori sono più elevati delle corrispondenti parti metalliche, ma il peso del complesso non è molto più greve, poiché la bicicletta completa non supera i 12 chili. In quanto alle doti di resistenza del nuovo materiale, esse sono tali che hanno indotto i costruttori a prolungare a due anni i limiti delle garanzie offerte alla clientela.

I pregi dell'applicazione delle materie plastiche, oltreche nella natura prettamente autarchica del materiale, consistono nella facilità di lavorazione, nell'assenza assoluta di vibrazioni del telaio, nell'inattaccabilità alla ruggine. La questione economica non è, per ora, esattamente definibile, mancando gli elementi della produzione in serie. Il prezzo, in un primo periodo, dovrebbe mantenersi sul livello delle costruzioni normali, ma la ditta costruttrice crede di potere, in seguito, diminuire notevolmente questa cifra. Attualmente si lavorano in resina sintetica il telaio, i mozzi e la forcella anteriore, ma non è esclusa la possibilità di costruire anche manubri e cerchioni, cosicché le parti metalliche si ridurrebbero al solo movimento centrale.

Elemento tra i più notevoli del progresso tecnico della bicicletta è il cambio di velocità. Questa Mostra si distingue per il numero e la varietà dei modelli presentati: circa una diecina, con il completo affrancamento dalla produzione straniera. Fra gli esemplari più notevoli segnaliamo il cambio-deviatore *Carattoli*, il cui comando avviene in due tempi, con preselezione del rapporto che si vuole ingranare mediante la levetta di comando posta sul telaio. Al momento di cambiare il rapporto il ciclista alza la leva a forcella che funziona da deviatrice e allenta la catena, pedala per mezzo giro all'indietro e riabbassa la leva che rimette in tensione la catena. I vantaggi di questa soluzione, oltreche nella riduzione delle resistenze, passive consistono nella possibilità di passare da una posizione ad un'altra qualsiasi senza sostare in quelle intermedie, nell'assenza di parti che sporgono lateralmente o inferiormente al telaio, consentendo l'applicazione del copricatena.

In campo motociclistico non c'erano da attendersi novità clamorose: si pensava ad una presentazione dei nuovi modelli dell'Anno XVIII, frutto di una naturale evoluzione annua dei modelli precedenti, e invece si è avuta una sorpresa graditissima sotto l'aspetto di alcuni nuovi stupendi esemplari, assolutamente inediti, della costruzione da corsa. Questo fatto è altamente significativo, poiché documenta la capacità costruttiva della nostra industria e segna l'affermazione di una tendenza, quella dei motori policilindrici sovralimentati, che ha già dato i più cospicui risultati. Il pubblico ha potuto, dunque, ammirare per la prima volta la quattro cilindri *Benelli 250* e la quattro cilindri *Bianchi 500*, che, con la quattro cilindri *Gilera 500*, le monocilindriche *250 Guzzi* e *250 Benelli*, formano un complesso formidabile che nessuna altra Nazione al mondo può vantare; segno di un'attrezzatura tecnica giunta al massimo grado di evoluzione e di una genialità di ideazione non mai smentita. E si noti che in questo superbo campionario manca la tre cilindri *Guzzi 500*, che ha già compiuto i primi esperimenti e comparirà nella prossima stagione.

Il tema autarchico ha offerto interessanti soluzioni ai mototrasporti sotto un triplice aspetto: il gasso-

geno il gas metano e la trazione elettrica; nessuna nuova come [illegible] sensibilmente migliorate. Abbiamo [illegible] gassogeno montato con molta cura e [illegible]tà su un motocarrozzino, col risultato di un [illegible]imo. Abbiamo notato un evidente miglioramento nell'allestimento delle bombole e degli apparecchi accessori per il metano sui motocarri, ma il senso di maggiore progresso si è avuto dai veicoli ad accumulatori, i quali dànno l'impressione che il motocarro elettrico sia stato messo veramente a punto. Questa soluzione si raccomanda, quindi, oltreché per i pregi tecnici, per l'incomparabile economia di esercizio.

Ccc.

Varie

Lo sforzo finanziario dell'Italia per la guerra 1915-18.

Se la guerra mondiale del 1914-18 non ha precedenti nella storia per numero di uomini messi in campo e per quello dei morti e dei feriti, il triste suo primato si estende necessariamente anche alle spese, le quali, secondo un calcolo fatto dagli uffici di statistica nord-americani, hanno sorpassata la cifra, quasi astronomica, di circa 1000 miliardi di lire oro. Quanto siamo lontani, quindi, dalle spese di talune guerre del passato! Il loro costo si può vedere dal seguente specchio:

Guerre napoleoniche	38	miliardi
Guerra di successione	42	»
» di Crimea	9	»
» franco-tedesca	18	»
» sud-africana	7	»
» russo-giapponese	13	»

La visione, poi, delle conseguenze finanziarie del grande conflitto sarà ancora più completa ed impressionante quando si confronti la situazione del debito mondiale alla fine del 1920 con quella di talune epoche anteriori. Basti dare una semplice occhiata a quest'altro specchio, risultato anch'esso da recentissimi calcoli fatti da studiosi americani:

Debito mondiale nel 1700	5	miliardi
» » » 1789	13	»
» » » 1816	36	»
» » » 1858	43	»
» » » 1875	115	»
» » » 1914	236	»
» » » 1920	1450	»

Non è facile stabilire quale sia, nell'enorme costo della guerra mondiale, la quota di spese sostenute dal nostro Paese. Tuttavia, seguendo il criterio giustamente sostenuto del compianto Gen. Fulvio Zugaro – il creatore della nostra statistica militare – di comprendere nel novero di tali spese non soltanto quelle da noi incontrate nel periodo di effettiva durata delle ostilità (maggio 1915-novembre 1918), ma anche quelle sostenute durante il periodo della preparazione alla guerra (agosto 1914-maggio 1915) e durante quello della graduale smobilitazione (novembre-dicembre 1920); e tenendo conto, inoltre, della depressione delle entrate negli esercizi finanziari dal 1914-15 al 1919-20, e del debito contratto all'estero, non si è molto lontani dal vero calcolando che le spese di guerra dell'Italia salgono alla cospicua cifra di 110-120 miliardi di lire oro.

Tale cifra apparirà tanto più elevata quando la si consideri in rapporto alle spese sopportate da paesi molto più ricchi del nostro ed entrati in guerra un anno prima dell'Italia.

Il Seligman, infatti, ha calcolato come segue – in modo, s'intende, largamente approssimativo – le spese so-

UNIVERSAL

per ogni attività della vita moderna

CRONOGRAFO COMPUR
a 2 pulsanti

UNIVERSAL

GENÈVE

Come usare il Cronografo - Chiedere opuscolo, gratis e franco, all'Ufficio Propaganda Zenith-Universal - Casella Postale 797 - Milano

Anelli di tenuta

per alberi ruotanti

un elemento di tenuta garantito per alberi ruotanti o parti di macchine in movimento

evita in modo assoluto la fuoruscita o l'entrata di olio, [illegible] acqua, [illegible] re, ecc.

FABBRICATI IN ITALIA DALLA DITTA
CORTE & COSSO - TORINO [illegible]
VIA ORTO BOTANICO, 21 - TELEFONO 62-648
OPUSCOLO "T" GRATIS A RICHIESTA

BRESCIA - MILANO
SUZZARA

I nuovi autocarri appartenenti ai tipi unificati per trasporto merci e persone

"URSUS"

6 cilindri Diesel - portata utile kg. 6700 - velocità km. 50
consumo carburante per 100 km. (senza rimorchio) **kg. 21**

"TAURUS"

4 cilindri Diesel - portata utile kg. 3100 - velocità km. 60
consumo carburante per 100 km. (senza rimorchio) **kg. 13**

Locomotori - Automotrici - Filovie - Vetture ferroviarie e tramviarie Motori Diesel per ogni applicazione.

Trattori agricoli - Trebbiatrici - Pressaforaggi Sgranatrici - Impianti irrigazione.

BRESCIA (S. EUSTACCHIO)
Telefoni: 3957 - 58 - 59 - 60 - 61

stenute per la guerra dai vari paesi belligeranti, in miliardi di lire-oro:

Inghilterra	235,7
Francia	169
Russia (fino al 1917)	132,6
Stati Uniti d'America	161,3
Italia	81
Belgio	5,9

e per il gruppo degli Imperi Centrali:

Germania	243,1
Austria-Ungheria	124,3
Turchia	9,1
Bulgaria	3,6

Ora, tutti sanno come tra gli Stati belligeranti l'Italia fosse uno dei più poveri in ricchezza acquisita. Prima della guerra mondiale, infatti, la ricchezza nazionale dei grandi paesi costituenti l'Intesa era così calcolata, sempre in miliardi di moneta aurea.

Stati Uniti d'America	6.650
Inghilterra	1.665
Francia	1.350
Italia	400

Non c'è bisogno di calcoli proporzionali per vedere, a colpo d'occhio, quale parte di questa ricchezza sia stata assorbita, per ciascun paese, dalle spese di guerra e come per l'Italia esse rappresentino più del quinto della ricchezza nazionale; per la Francia e l'Inghilterra, rispettivamente, l'ottava e la settima parte.

Volendo, ora, calcolare in modo più o meno esatto le ripercussioni delle spese di guerra nella finanza statale, vediamo come esse abbiano influito sul nostro sistema tributario. Durante la guerra, il Governo italiano seguì costantemente il criterio di richiedere alle imposte o tasse (sia attraverso la istituzione di tributi straordinari di guerra, sia attraverso l'aumento di vecchie imposte o tasse) il fabbisogno necessario per coprire, con un certo margine, il servizio interessi dei prestiti di guerra. Dopo la guerra, il ricorso alle imposte ebbe anche per iscopo (raggiunto, però, solo imperfettamente) di liquidare finanziariamente la guerra.

Limitandoci al solo periodo bellico, il gettito delle imposte fu, nei vari esercizi, di milioni in oro 2203 nel 1913-14; 1705,4 nel 1914-15; 2037,8 nel 1915-16; 2543,6 nel 1916-17; 2790,7 nel 1917-18; 4216,4 nel 1918-19.

È da notare che se, anche per ragioni che qui non è il caso di indagare, la pressione tributaria in Italia non ebbe per la guerra né l'incremento né la distribuzione che le nuove necessità avrebbero imposte, il contribuente italiano rimaneva sempre uno dei più tassati di Europa, ed a nuovi e sempre più gravi sacrifici dovette assoggettarsi negli anni dell'immediato dopo guerra. Diamo uno sguardo alle condizioni dei debiti pubblici contratti per la guerra. Il 30 giugno 1915 essi ammontavano a milioni di lire 2661; alla corrispondente data del 1916 erano saliti a 8055; nel 1917 a 17.238; nel 1918 a 31.341; nel 1919 a 42.941; nel 1920 avevano raggiunto la cifra imponente di 57.224!

L'Italia, come del resto tutti gli altri paesi d'Europa, non fu in grado di far fronte soltanto con le proprie risorse finanziarie alle spese di guerra, e dovette ricorrere, in misura cospicua, all'estero. La percentuale con la quale i prestiti esteri hanno concorso alle nostre spese belliche, dal principio della guerra in poi, si aggira in media sul 40% circa.

Altra conseguenza delle spese di guerra fu l'aumento della circolazione fiduciaria, con la conseguente svalutazione della moneta e l'aumento del costo della vita. La circolazione bancaria complessiva, che in Francia era, all'inizio della guerra, di 5912 milioni di franchi oro, era salita, nel dicembre 1919, a milioni 37.275 (oltre sei volte); in Italia, da milioni 2198 al 30 giugno 1914, a milioni 19.731 al 31 dicembre 1919 (9 volte).

L'indice dei prezzi andò anch'esso salendo smisuratamente dappertutto, ma non si può a meno di ricordare

che quando caro (prendendo a base 100 nell'anteguerra) era salito, ad esempio, per l'Inghilterra a 283, in Italia era già a 545.

Bastano queste cifre, che abbiamo dedotto da un recente articolo di Amedeo Teste nell'*Economia Nazionale*, per dimostrare come l'Italia, in proporzione delle proprie risorse finanziarie, abbia dato anche in denaro, oltre che in sangue, quanto e più di tutti i suoi immemori Alleati.

L'entità del traffico sulle strade italiane.

L'Azienda Autonoma Statale della Strada e la Direzione della viabilità minore al Ministero dei LL. PP. hanno approntato e pubblicato in due grossi volumi le risultanze delle rilevazioni statistiche compiute rispettivamente sulle strade statali e sulle provinciali nel 1938, per accertare l'entità del traffico.

Per quanto si riferisce alle strade provinciali, si hanno i seguenti dati: lunghezza complessiva 42.673 chilometri; lunghezza complessiva delle strade comunali mantenute dalle amministrazioni provinciali km. 5.655; lunghezza complessiva delle strade affidate alla gestione provvisoria del Ministero dei LL. PP. km. 1.375. L'intensità media del traffico nelle 24 ore sulle strade provinciali risultò di tonn. 469,01 per i veicoli a ruote gommate e di tonn. 269,39 per i veicoli a ruote non gommate; totale tonn. 738,40. Le tonnellate-chilometro lorde nelle 24 ore risultarono per i veicoli a ruote gommate 18.532,3 migliaia, per i veicoli a ruote non gommate 10.605,3 migliaia. Totale 29.137,6 migliaia.

Le spese totali sostenute dalle Amministrazioni provinciali per la manutenzione delle strade loro affidate sommano complessivamente a L. 213.494.790, quelle sostenute dalle Amministrazioni provinciali per la manutenzione delle strade comunali risultarono in L. 24.227.219; quelle sostenute dall'Amministrazione dei LL. PP. per manutenzione di strade in gestione provvisoria furono di L. 4.631.629.

La spesa media di manutenzione per tonnellata-chilometro risultò di L. 0,0186 per le strade provinciali e di L. 0,0212 per le comunali.

La prima Cattedra italiana di Idrologia medica.

Quanti conoscono i pregi meravigliosi, e talvolta miracolosi, del cospicuo patrimonio idrominerale italiano si compiacciono col Ministro dell'Educazione, che su proposta del Consigliere Nazionale gr. uff. A. M. Rebucci, ha istituito presso la R. Università di Roma la prima Cattedra ordinaria di Idrologia medica, la quale si aggiunge alle altre realizzazioni del Regime nel campo degli studi medici, per il progresso scientifico del Paese.

Può essere interessante ricordare che nella guerra del 1915-18 l'Italia arrivava a una produzione bellica da 980 fucili al giorno nel 1915, a 3900 nel 1918 e da 1.300.000 cartucce a 3.400.000. Nel 1915 si fabbricavano 25 mitragliatrici al mese, e nel 1918 ben 1200; 70 cannoni nel 1915, contro 530 nel 1918. Nel 1915 le nostre artiglierie sparavano 3.340.344 colpi, mentre nel 1918 i colpi erano 14.909.526. Il Paese alimentava il suo esercito con quintali 9720 di farina, 12.600 di pane, 5400 di carne, 2700 di pasta e riso, 1800 di legumi, 270 di caffè, 350 di zucchero ecc., al giorno. Mensilmente si producevano in Italia 3.000.000 di metri di grigioverde, 200.000 camicie, 150.000 coperte ecc. Gli autocarri nel 1915 erano 3400 e le autovetture militari 400, per arrivare rispettivamente nel 1918, a 27.400 e a 2510. La produzione degli aeroplani salì da 50 al mese nel 1915 a 750 nel 1918. Questa, una parte dello sforzo bellico italiano. E non c'era ancora l'organizzazione corporativa e autarchica di oggi. Oggi queste cifre si potrebbero moltiplicare.

Secondo notizie danesi, all'inizio del 1940 un certo numero di ingegneri russi giungerebbero a Friedrichshafen per mettersi al corrente dei segreti di fabbricazione nelle officine Zeppelin. Si prevede che i dirigibili tedeschi potrebbero essere impiegati come «camion aerei» per il trasporto di petrolio dal lago Baikel alla Germania.

Tra i libri

Le Isole italiane dell'Egeo. – Il R. Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano dedica il XII volume della sua serie di Memorie a «Le isole italiane dell'Egeo dall'occupazione alla sovranità» (Roma, Vittoriano, 1939-XVII, pag. 378 in-8°, L. 40), dovuto alla penna di Renzo Sertoli Salis, il quale, in un minuto esame storico narra estesamente e diligentemente come avvenne, nell'aprile-maggio del 1912, la occupazione italiana delle isole egee, la difesa bellica di esse dal giugno all'ottobre dello stesso anno, cioè fino alla pace di Ouchy, le vicissitudini diplomatiche dell'occupazione fino alla pace balcanica di Londra (maggio 1913), e via via, le diverse fasi successive per cui l'occupazione si trasformò in possesso definitivo e riconosciuto, attraverso i risultati della seconda guerra balcanica, le trattative per l'intervento italiano nella guerra mondiale (1914-15) e la conclusione di essa (1918), fino al Trattato di Losanna (1923), che consacrò la sovranità italiana nel Dodecaneso. Chiude la accuratissima cronistoria un capitolo sulla politica fascista relativa alle isole e un resoconto delle realizzazioni dovute ai governatori Mario Lago e Cesare Maria De Vecchi di Val Cismon.

"Il Circo Romano" di Milano. – La Sezione Lombarda dell'Istituto di Studi Romani ha iniziato e condotto innanzi studi e ricerche su «La Forma Urbis Mediolani», illustrando e documentando i risultati della sua attività con una serie di pubblicazioni edite presso la Casa Ceschina. A questa serie appartiene il volume intorno a «Il Circo Romano», dovuto al dott. Alberto De Capitani d'Arzago (pag. 82 in formato grande e 27 tavole f. t., L. 20), con prefazione di Aristide Calderini.

Il volume apparisce, fin dalle prime pagine, di una rara concretezza sperimentale, perché rende conto, con estrema chiarezza e nitore di forma, delle indagini condotte in sotterranei di edifici moderni, in iscavi di vie e piazze, non che dei ritrovamenti che rendono possibile la ubicazione del Circo Romano, la cui esistenza è ripetutamente affermata da antichi storici e cronisti milanesi. L'A., sempre basandosi su dati positivi, illustrati da una serie di piante in grande formato e di riproduzioni fotografiche, può concludere dichiarando dimostrata l'esistenza dell'edificio, chiarite le sue caratteristiche salienti ed infine stabilita approssimativamente l'epoca della sua costruzione.

Le meraviglie d'Italia. – Con questo titolo apologetico Carlo Emilio Gadda pubblica, per i tipi dell'editore fiorentino Parenti, un volume (260 pagine in -8ª, L. 25) di impressioni di viaggio e su cose viste in Italia e per il mondo, da Milano a Buenos Aires, da un cantiere a una funivia sulla neve, dalle genti e terre d'Abruzzi al carbone dell'Arsa, dalle mondine in risaia ai cavatori di marmo sulle montagne di Carrara.

Si deve dir subito che queste peregrinazioni e la descrizione dei vari aspetti paesistici o urbani, di genti che lavorano o che oziano o che viaggiano in terra e sul mare, questo folclore a tinte di molto rilievo, lo stile sciolto, vivo e personalissimo, l'acume delle osservazioni, le note critiche spregiudicate che affiorano qua e là, finiscono per attrarre fortemente l'attenzione del lettore e interessarlo, come si trattasse di sue impressioni dirette; non solo, ma della materia apparentemente disorganica gli [illegible] essenziale organicità di ispirazione.

[illegible] Militare in Africa Orientale. – In oltre 450 pag. di testo, illustrate da 145 riproduzioni fotografiche e da 68 tavole di itinerari operativi, [illegible] schizzi panorami, carte, ecc., il generale [illegible] di Francia, direttore dell'Istituto Geografico Militare di Firenze, presenta in lucida ordinata sintesi [illegible] attività con la quale l'Istituto stesso ha seguito la nostra espansione coloniale nell'Africa Orientale [illegible] da quando – subito dopo l'occupazione di Massaua – esso mandò colà il tenente Lavallea per procedere ad un primo rilievo topografico del territorio da Massaua a Moncullo, fino all'ultima campagna di guerra per la conquista dell'Impero, seguendo da presso

le operazioni militari e poi attendendo ai lavori geodetici e topografici per una intera carta dell'Eritrea e della Somalia, fra il Mar Rosso e l'Oceano Indiano; e ciò oltre la partecipazione attiva alle campagne condotte in A. O. dal Duca degli Abruzzi e dal barone Franchetti.

Un secolo di progresso scientifico italiano. – In ottobre del 1939 si celebrò il centenario della prima Riunione degli Scienziati Italiani, tenuta presso l'Ateneo di Pisa appunto in ottobre del 1839. L'avvenimento interessava non soltanto la storia delle Scienze, ma anche la storia del nostro Risorgimento politico, in quanto che il Congresso di Pisa, celebrato dal Giusti con versi indimenticabili, fu – si può dire – «la prima e maggiore reazione alla reazione» seguita alla restaurazione del 1915. I timidi si meravigliarono che il Granduca l'avesse permesso, poiché tutti erano convinti che alla convocazione di quel convegno di dotti la scienza fosse il pretesto e l'idea di unità e d'indipendenza il movente profondo.

Avvenne infatti che, trovandosi insieme, gli scienziati, quasi tutti patriotti, si scaldassero a vicenda alla fiamma delle loro convinzioni e i più animosi diventassero imprudenti. In occasione del Congresso di Genova, seguìto a quello di Pisa, Goffredo Mameli compose uno dei suoi inni più arditi e lo lesse nell'intimità di un fraterno simposio, fra la commozione dei più chiari congressisti convenuti da ogni parte d'Italia. L'ultimo di questi convegni dei dotti ebbe luogo a Venezia nel 1847; poi subito Metternich prese accordi coi principi italiani per il divieto di simili riunioni, che infatti non furono più convocate se non dopo il Risorgimento.

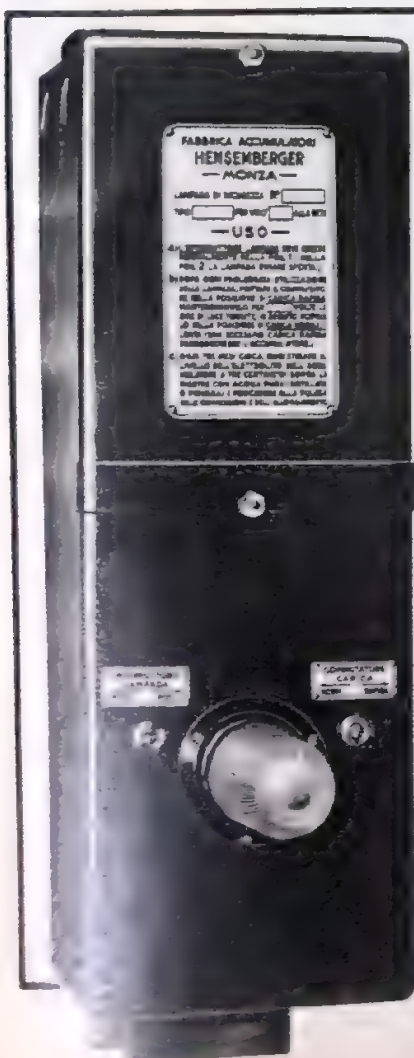
Si comprende, quindi, che, dopo un secolo dalla prima, la Società Italiana per il Progresso delle Scienze, presieduta dal Sen. Mariano d'Amelio, abbia pensato di offrire agli studiosi italiani e stranieri una sintesi del progresso scientifico da noi conseguito dal Congresso di Pisa ad oggi, in un complesso davvero monumentale di sette volumi in grande formato, dal titolo *Un secolo di progresso scientifico italiano* 1839-1939 (circa 4000 pagine, L. 550).

Una storia della scienza nell'ultimo secolo, che è stato il «secolo della scienza per antonomasia» (basti pensare al vapore, all'elettricità, all'aviazione, alla radio, alle esplorazioni geografiche, alle conquiste del pensiero filosofico e ai nuovi ordinamenti sociali), deve considerarsi un'altra delle imprese memorabili ideate e attuate in questo nostro tempo di imponenti realizzazioni.

Le 22 Sezioni della Società scelsero ciascuna nel proprio seno un certo numero di collaboratori specialisti, a cui fu affidata la trattazione di un settore della vasta materia assegnata a ciascuna Sezione; e i 187 collaboratori chiamati ad assolvere il loro compito particolare esposero, in sintesi più o meno stringate, il progresso di un secolo nelle varie discipline dello scibile, dalle 44 pagine dedicate alla Filosofia alle 520 (un intero volume) consacrate alla Scienza militare. Il 1° volume dell'opera si occupa della Matematica, dell'Astronomia e della Fisica; il 2° comprende l'Ingegneria, la Chimica, la Mineralogia, la Geografia; il 3° le discipline attinenti alla Guerra; il 4° alla Zoologia, Anatomia, Botanica, Fisiologia e Psicologia; il 5° alla Patologia, Antropologia e Agraria; il 6° alla Storia, Linguistica, Economia, Diritto e Filosofia; il 7°, infine, raccoglie in appendice i contributi di collaborazione giunti in ritardo per essere compresi nei volumi precedenti.

Ogni presidente di Sezione ha preposto un breve scritto introduttivo ai saggi di sua competenza; il Presidente della Società ha dettato una presentazione generale dell'opera e il Segretario Generale prof. Lucio Silla ha spiegato in una prefazione il disegno, i fini e il carattere di essa, non nascondendo che il troppo breve termine assegnato alla sua pubblicazione ha dato luogo a qualche inevitabile sproporzione e lacuna, le quali potranno essere eliminate in successive edizioni.

Non esisteva infatti, sinora, un'autorevole rassegna di carattere sistematico che desse una visione unitaria del superbo sviluppo di tutte le scienze e delle loro applicazioni negli ultimi cento anni. Alla S. I. P. S., al Duce che seppe animarla al compito arduo e glorioso, ai generosi che ne resero materialmente possibile l'attuazione, dob-

biamo questo grandioso documento di un secolo di conquiste italiane nel mondo del pensiero e dell'azione, per elevare la vita umana a sempre più alti fastigi.

Dove... Come... Quando... – Guida tascabile delle Istituzioni caritatevoli e filantropiche e delle vie di Milano, con indicati, per ogni via, parrocchia, tram, gruppo rionale fascista, ufficio di zona dell'E.C.A., riparto sanitario, zona postale, ecc. Edito a scopo benefico dalle Allieve della Carità di S. Vincenzo de' Paoli. Anno 1940-XVIII. Oltre 500 pagine in 32° elegantemente rilegate, con una pianta-guida della città di Milano. L. 5,50. *Dove... Come... Quando...* – via Ariberto, 10, Milano.

GIUSEPPE LIVERANI E CARLO GRIGIONI – *L'Officina maiolicara cinquecentesca dei Bergantini. Per la storia della ceramica italiana*. Vol. VII della Piccola Biblioteca del Museo delle Ceramiche in Faenza. Pag. 35. Ed. Fratelli Lega, Faenza 1939-XVII.

M. SPAGNOLI – *L'allevamento e la lana del coniglio d'angora*. Pag. 260 con 96 illustraz. Ed. U. Hoepli, Milano 1939-XVIII. L. 15.

Prontuario per tutti i calcoli. Ed. Ente Nazionale Italiano per l'Organizzazione Scientifica del Lavoro, Roma 1939-XVII. L. 100.

Immagini. Collezione diretta da Giuseppe Pagano Vol. Sassi. Vol. II: *Una porta*. Casa Edit. Ital. Panorama, Milano-Roma 1939-XVIII. L. 20 cadauno.

MINISTERO DELLA GUERRA - COMANDO DEL CORPO STATO MAGGIORE - N. 3120 – *Organizzazione stradale e disciplina del movimento in guerra*. Pag. 110 con grafici e carte f. t. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1939-XVII. L. 15.

REZIO BUSCAROLI – *Imola, città e dintorni*. Guida artistica. Pag. 190 con illustraz. A cura dell'Ente Provinciale del Turismo di Bologna, 1939-XVII. L. 8.

ALESSANDRO von PLON – *Portogallo Stato autoritario corporativo*. Pag. 148. Ed. « Morcelliana » (via G. Rosa 33), Brescia 1939-XVII. L. 8.

NICOLÒ CATANUTO – *Il Museo Nazionale di Reggio di Calabria*. Pag. 61 con tav. f. t. Tip. Speranza, Messina 1939-XVII. L. 15.

G. U. F. MILANO - SEZIONE ALPINISMO - G. DE SIMONI – *Itinerari sciistici dell' Alta Engadina*. Pag. 83. L. 4. GIOVANNI SONCELLI – *Itinerari sciistici della Val Malenco*. Pag. 63. L. 4. – GIANCARLO BADO-VITTORIO CAPELLINI – *I Monti di S. Maria* (vol. I). Pag. 82 L. 4. – GUIDO MORI – *I Monti del Gran Combino*. Pag. 82. L. 4.

[illegible]INI – *Storie e leggende dell'Appennino e del Po.* [illegible] con illustraz. Ed. Garzanti, Milano 1939-XVII. [illegible]

[illegible] *1° Centenario delle cure*: 1839-1939. – Volume [illegible]rativo preordinato e realizzato da M. Va[illegible] Pag. 305 con illustraz. Edito dalla R. Terme. [illegible]o Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo 1939-XVII. [illegible]

[illegible] *della Medaglia d'oro sul campo Efrem Reatto, [illegible] e degli Alpini* (Amba Uork, 27 febbraio 1936-XIV). [illegible] 176 con illustraz. S. A. Arti Grafiche Panetto e [illegible]li, Spoleto 1939-XVII.

M[illegible]STERO DEI LAVORI PUBBLICI - SERVIZIO IDROGRA[illegible] – *Dati caratteristici dei corsi d'acqua italiani.* Pag. 435. L. 40. – *Piene dei corsi d'acqua italiani.* Pag. 153. L. 20. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1939-XVII

ROBERTO PANE – *Architettura dell'età barocca in Napoli.* Pag. 334 con illustraz. S. A. Editrice Politecnica, Napoli 1939-XVII. L. 25.

Collezione « *Il Mondo d'oggi* » - ETTORE ANCHIERI – *Suez.* Pag. 201. L. 10. – *Ungheria d'oggi* a cura di R. Mosca, G. Miskolczy, Surànyi-Unger, J. Hankiss, I. Vàrady, L. Salvini, E. Ybl. Pag. 174. L. 10. – *Egitto moderno* a cura di A. Sammarco, F. Ciarlantini, G. Galassi, E. Rossi, F. Cignolini, M. Guidi. Pag. 167. L. 10. – *Lettonia* a cura di A. Spekke, R. U. Montini, I. Salvini, G. Devoto, E. Sterste, B. Vipers, J. Vitolins, M. Rasupe, C. De Gregorio. Pag. 184. L. 10. Edizioni Roma, Roma 1939-XVIII.

LUIGI ANGELINI – *Vicende e restauri della Chiesa e Convento di S. Nicolò ai Celestini in Bergamo.* Pag. 167 con illustraz. Ed. S. A. Bolis, Bergamo 1939-XVII.

CARMELO COLAMONICO – *La più antica Carta Regionale della Puglia.* Pag. 43. Ed. A. Cressati, Bari 1939-XVII.

EUHEN ONATSKYI – *Studi di storia e di cultura ucraina.* Pag. 176 con illustraz. Ed. U.P.S.R. (corso d'Italia 6). Roma 1939-XVII.

SANDRO ROSSI – *Saluzzo e il suo ex-circondario.* Monografia turistica. Pag. 190 con illustraz. Libreria Ed. Mortara, Saluzzo 1936-XIV. L. 6,50.

Guidine d'Italia. A. M. SAECKEL – *Napoli.* Pag. 149 con illustraz. e 1 carta. L. 5. – *Bergamo e le sue valli,* a cura di R. PETRALI CICOGNARA. Pag. 141 con illustraz. e 1 carta. L. 5. – *Prato e dintorni,* a cura di KRIMER. Pag. 77 con illustraz. e 1 carta. L. 5. – *Dintorni di Roma.* Pag. 127 con illustraz. e 1 carta. L. 5. – Italia Industriale Editrice (via Francesco Crispi, 49), Roma 1939-XVII.

LUIGI CAPUANA – *Le più belle novelle.* Pag. 710. Ediz. Sandron, Palermo 1939-XVII.

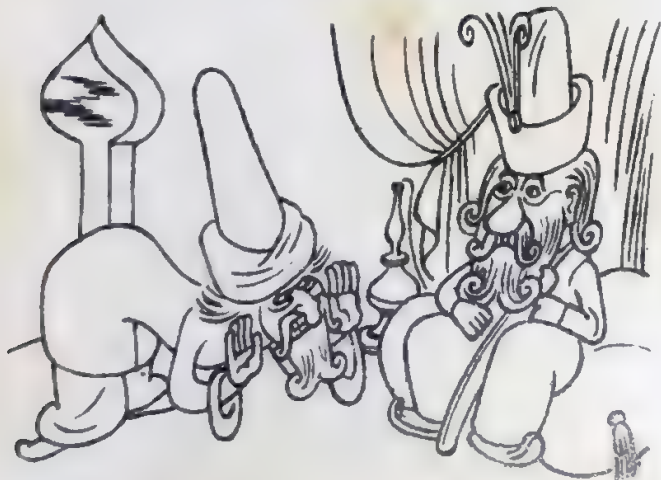
R. TORRINI – *La Via Aurelia da Pisa a Populonia.* Estratto dal « Bollettino Storico Pisano », n. 2-3 anno VII. Pag. 27. Tip. Ed. U. Giardini, Pisa 1939-XVII.

Annuario Politecnico Italiano – Guida generale delle Industrie nazionali, ediz. 1939, redatta in italiano, francese, inglese, tedesco e spagnolo (Milano, Via Silvio Pellico, 12. L. 125).

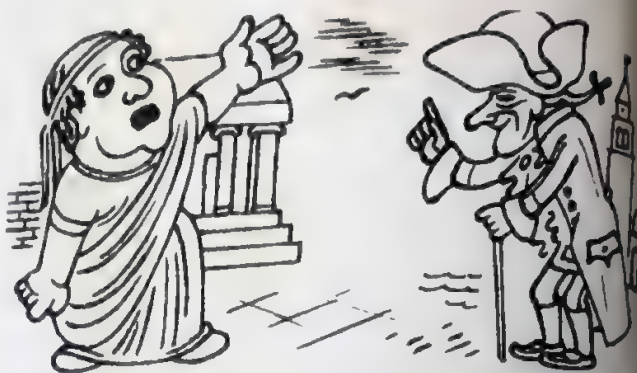
È un elegante volume di circa 1300 pagine di grande formato, legato in tela con impressioni in oro, e contiene gli indirizzi e i dati relativi alle ditte industriali di tutta Italia, suddivise nei rispettivi gruppi, secondo l'industria esercita e i prodotti fabbricati, e disposte per ordine alfabetico di città. L'*Annuario* rende noto tutto ciò che produce l'Italia fascista, dagli alimenti ai vini, dai prodotti chimici ai profumi, dalle automobili ai motori, dalle macchine industriali alle macchine agricole, dagli articoli casalinghi ai giocattoli, ecc.

PANE E... PANETTONE

Il cielo non è riservato dominio delle aquile: per grazia di Dio, vi sono anche gli usignoli che ci danno maggior gaudio: ed in terra, assai più dell'automobile da sessantamila lire, è vicina al nostro cuore — come alla nostra tasca — la bicicletta di Monsù Travet. — Del resto è nella sventura che si conosce l'uomo e non sempre i grandi hanno grandi risorse quando tutto va a catafascio.

Piegato in due, tremante, il piccolo Gran Visir annuncia una nuova sconfitta al suo signore banchettante: il Sultano risponde « non importa, per un pelo strappato al leone non si canta

vittoria » e continua a mangiare. Un'altra bella risposta fu data da Carlo Ottavo a chi gli faceva capire che in Italia non tirava più aria buona per lui: « Dio voglia che la sventura venga a petitti passi, oggi intanto ho vinto una bella partita a scacchi ». Magra filosofia!

Noi miseri mortali ne abbiamo una migliore: fa brutto tempo oggi? farà bello domani; perdiamo denari con uno? cerchiamo di guadagnare il doppio con un altro; scendiamo a razzoloni i gradini di una scala? siamo assolutamente certi di non sbagliarci pensando: « sempre così non può continuare! ».

Le risorse dell'uomo modesto sono infinite, così, mancando anche la bicicletta, andiamo sul cavallo di San Francesco e se gli usignoli fanno sciopero, ci portiamo un merlo in cucina e lo metteremo arrosto ove non fischi a dovere. L'importante è che non manchi il necessario che, come si sa, è costituito sì dal pane, ma con un poco di contorno, magari il panettone! « Panem et circenses » chiedevano i nostri Padri romani; « messetta, bassetta, donnetta » si diceva a Venezia; per noi bastano una partita

di calcio, un po' di musica, un po' di cinematografo e si sa, qualche caramella...

Le caramelle danno gusto al palato, ma questo è il meno: come gli altri dolci a base di zucchero, sono una specie di combustibile ideale che alimenta in modo perfetto la fiamma della vita. Ben lo sapeva quel falso indiano e falso digiunatore che si è fatto condannare per truffa perché di nascosto digiunava con... zucchero e caramelle. Mica stupido l'amico: molta sostanza in poco volume ed inoltre... niente scorie! Lo zucchero brucia infatti rapidamente ed è trasformato in alimento ed energia al cento per cento, come dimostra il fatto che nelle feci non si riscontrano mai tracce di saccarosio. Truffa scientifica dunque quella del digiunatore!

Olivetti Studio 42
Una nuova necessità della casa d'oggi
OLIVETTI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVI - NUMERO 1 GENNAIO 1940 - XVIII E. F.

ALTI RICONOSCIMENTI

DAI GIORNALI:

Roma, 1 dicembre 1939-XVIII

Il Re Imperatore ha ricevuto in udienza la Presidenza della Consociazione Turistica Italiana che, con l'intervento del prof. Giotto Dainelli, Accademico d'Italia, gli ha fatto omaggio delle più recenti pubblicazioni del Sodalizio.

Il sen. Carlo Bonardi, Presidente, che era accompagnato dai Vicepresidenti ingegner Mario Bertarelli, Cons. naz. ing. Giuseppe Gorla e dal Direttore Generale dottor Attilio Gerelli, ha anzitutto presentato al Sovrano la *Guida dell'Albania*. Il volume, ideato e pubblicato a testimonianza delle grandi opere di civiltà compiute dal genio realizzatore degli Italiani in terra albanese, fin dai giorni del suo triste servaggio, ebbe un decisivo impulso ad attuarsi dagli eventi dello scorso aprile, che si conclusero con l'assunzione della corona degli Scanderbeg da parte del Re d'Italia Imperatore d'Etiopia.

La *Guida* vuole, quindi, celebrare questo luminoso avvenimento della storia albanese e intende, in pari tempo, documentare le possibilità economiche e turistiche della terra adriatica che ha fuso le sue sorti con quelle d'Italia, ispiratrice nei secoli della sua civiltà e potenziatrice delle sue risorse.

L'augusto Sovrano si è vivamente compiaciuto per questa nuova opera ispirata dai vigili italianissimi sentimenti del grande Sodalizio, ed ha pure gradito l'omaggio dell'*Atlante fisico-economico d'Italia*, di cui sinora la nostra letteratura scientifica mancava.

L'Accademico Dainelli, al quale si devono la concezione e la direzione scientifica di quest'opera, ha esposto al Re Imperatore i concetti informatori di essa, rivolti ad illustrare, attraverso 508 carte, le condizioni naturali, di popolazione e di economia collettiva d'Italia. Il Sovrano si è compiaciuto coi dirigenti della Consociazione Turistica Italiana e col prof. Dainelli per queste nuove concrete espressioni dell'attività del Sodalizio intese a diffondere il sentimento di italianità e la cultura.

Roma, 2 dicembre 1939-XVIII

Il Duce ha ricevuto l'Accademico d'Italia prof. Giotto Dainelli e la Presidenza della Consociazione Turistica Italiana composta del sen. Carlo Bonardi presidente, dell'ing. Mario Bertarelli, del Cons. naz. ing. Giuseppe Gorla, Vice-presidenti, e del Direttore Generale dott. Attilio Gerelli, i quali gli hanno presentato il nuovo *Atlante fisico economico d'Italia*, di recentissima pubblicazione.

L'Accademico Dainelli, che formulò il programma e assunse la direzione scientifica dell'opera, ne ha esposto al Duce le caratteristiche attraverso la molteplice policromia delle 82 tavole e delle 508 carte, che dànno della nostra Italia, del suo ambiente culturale, del suo ambiente umano e della multiforme attività della sua gente quel quadro cartograficamente sintetico che i nostri geografi auspicavano ormai da lunghi anni e che tutti gli Italiani colti e consapevoli accoglieranno con favore.

Il Duce, che volle benevolmente incoraggiare fin dal novembre 1934 l'attuazione dell'opera, ha manifestato all'Accademico Dainelli il suo compiacimento per i risultati raggiunti dal punto di vista scientifico, e alla Presidenza della C.T.I. la sua particolare soddisfazione che l'opera sia stata compiuta dal Sodalizio col solo sussidio delle sue risorse sociali.

I dirigenti della Consociazione hanno, quindi, presentato al Duce, insieme alla *Guida dell'Albania*, che – pubblicata a meno di otto mesi dall'unione di quel Paese al nostro, integra e completa la serie dei volumi costituenti la *Guida d'Italia* – anche la nuova carta *Dal Mare del Nord al Mediterraneo*, che rappresenta su vasta scala la parte di Europa oggi in guerra. La Presidenza della Consociazione ha infine esposto propositi e piani concernenti la prossima attività sociale.

Il Duce, udita la relazione, ha impartito le sue direttive per lo svolgimento del futuro programma di lavoro e in modo speciale ha approvato la pubblicazione dei due volumi della collezione *Attraverso l'Italia*, che illustreranno Roma e i suoi immediati dintorni con dovizia di particolari e una copiosa iconografia dell'Urbe.

La pubblicazione, che a suo tempo sarà distribuita gratuitamente a tutti i Soci (circa 500 mila), rappresenterà il contributo della Consociazione Turistica Italiana alla grandiosa manifestazione dell'E. 42.

L'altissimo giudizio espresso dalla Maestà del Re Imperatore e dal Duce costituisce il riconoscimento più ambito della nostra opera realizzatrice ed è, quindi, motivo per noi di orgogliosa fierezza. Con noi saranno lieti e fieri anche tutti i componenti di questa nostra legione di italianità sparsi in ogni lembo del Paese. L'elogio del Sovrano e del Duce dica ad essi quanto sia nobile e grande la loro benemerenza, perché soltanto l'apporto dei Soci, unica nostra risorsa, ha reso possibile la realizzazione di un'opera che Benito Mussolini si è compiaciuto, nel corso dell'udienza concessa alla Presidenza della C. T. I., di definire monumentale: l'Atlante Fisico-Economico d'Italia, *documento di profonda indagine scientifica e al tempo stesso di larga divulgazione offerto agli Italiani, oggi come non mai intenti a considerare in ogni suo aspetto questa nostra Patria forgiatrice dei propri destini.*

E poiché l'azione non può subire soste, ecco l'alacre ripresa – con la lusinghiera approvazione del Duce – di un'altra opera particolarmente cara ai Soci, cui sarà offerta gratuitamente: la collana «Attraverso l'Italia», *di cui la C. T. I. sta allestendo i due volumi che illustreranno l'Urbe e i suoi immediati dintorni.*

Così prosegue, secondo lo stile fascista, la marcia della Consociazione Turistica Italiana, fertile di iniziative creatrici.

La Direzione della C. T. I.

L'ATLANTE FISICO-ECONOMICO
DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

Nel novembre del 1934-XIII, ricorrendo il quarantennio di vita di quello che ancora si chiamava il Touring Club Italiano, si volle dai Dirigenti il Sodalizio *segnare la data* secondo lo stile del tempo fascista, in modo, cioè, meno fugace e più significativo dei soliti festeggiamenti d'occasione: con una iniziativa che fosse utile al Paese e che, nello stesso tempo, affermasse ancora una volta la vitalità della Istituzione, anzi la sua giovinezza, il fattivo e sempre crescente entusiasmo che la anima, secondando il vigoroso ritmo impresso dal Fascismo a tutte le attività della Nazione, di cui la nostra grande Famiglia sente e vive le necessità. A buon conto giunse in quei giorni la proposta di S. E. il prof. Giotto Dainelli di dare al nostro Paese un Atlante fisico-economico che offrisse una rappresentazione chiara e sintetica, oltre che completa e scientificamente esatta, di quello che è oggi la nuova Italia pulsante di vita; che fosse uno specchio fedele dell'Italia d'oggi, nelle sue caratteristiche fisiche, nella varia distribuzione delle sue genti, nel fruttifero lavoro dei suoi campi opulenti, nelle attività realizzatrici delle sue molte industrie, nel fervore di vita che si svolge sulle sue strade in terra, in mare e in cielo».

L'Atlante doveva riuscire di gran mole e si prevedeva che avrebbe impegnato notevolmente il bilancio della C.T.I., tanto più che l'opera, dati i suoi fini in prevalenza scientifici, non aveva molte probabilità di riuscire finanziariamente proficua. D'altronde, si trattava di un'opera di carattere altamente nazionale, che avrebbe colmato una lacuna nel campo della cultura italiana e nei confronti di Paesi anche meno progrediti, e conseguito un altro primato italiano; un'opera che, secondo le tradizioni di mecenatesche iniziative del Sodalizio per diffondere la conoscenza del nostro Paese, doveva servire ancora una volta a elevare l'attività sociale dal campo puramente turistico a quello delle scienze geografiche, i cui profondi addentellati col turismo bene inteso sono, d'altronde, evidenti.

L'alto incitamento del Duce fece dileguare le ultime perplessità e gli ultimi indugi. In febbraio del 1935-XIII l'Atlante veniva annunciato

…CANISMO. QUESTA TAVOLA A 9 COLORI È DEDICATA AI FENOMENI VULCANICI E ALLE SPESSO DIPENDENTI EMISSIONI GASSOSE. I …TRO SVILUPPI AL 250.000 RAPPRESENTANO I QUATTRO VULCANI ITALIANI (ETNA, VESUVIO, STROMBOLI, VULCANO), METTENDONE …ICOLARE EVIDENZA LE COLATE LAVICHE E LA LORO COMPLESSA NATURA GEOLOGICA, DALLE PIÙ ANTICHE EPOCHE AI TEMPI NOSTRI.

…'opera stava particolarmente a cuore ai geo… …i agli economisti, i quali insistentemente, …empre invano, esprimevano ad ogni Congresso geografico il voto che il loro desiderio …nisse tradotto in realtà. La lunga attesa, se ci ha impedito di metterci alla testa, in ordine di tempo, agli altri Paesi, ci è stata invece molto favorevole per due motivi: anzitutto, perché si è così potuto far tesoro dell'altrui esperienza in pubblicazioni consimili precedentemente uscite in luce in altri Paesi (l'Inghilterra e gli Stati Uniti ancora ne mancano; la Germania non ne dispone di uno altrettanto completo; solo la Francia da lunghi anni sta preparando il pro-

PIANTE INDUSTRIALI

QUESTA TAVOLA A 7 COLORI È DEDICATA ALLE COLTURE DELLE PRINCIPALI PIANTE INDUSTRIALI: CANAPA-TIGLIO, CANAPA-SEME, LINO-TIGLIO, LINO-SEME, BARBABIETOLE, POMODORI, TABACCO, FIORI RECISI, FOGLIE DA PROFUMO. DI OGNI COLTURA SONO RAPPRESENTATI NELLE VARIE COLORAZIONI LA SUPERFICIE E LA PRODUZIONE MEDIA RAGGUAGLIATA AD OGNI ETTARO DI TERRITORIO COLTIVATO.

lazione ad un brevissimo numero di anni. Che questo periodo coincidesse col quadriennio 1927-1931 fu circostanza veramente fortunata. Il nostro Atlante rappresenta dunque condizioni contemporanee, quindi perfettamente comparabili, date le mutue influenze.

E diciamo subito che l'Atlante vuole, di proposito, offrire un quadro attuale e, per così dire, vivente, del nostro Paese.

Il lavoro di raccolta e di elaborazione dei dati statistici è stato enorme: ogni tavola, ogni cartina riassume in pochi colori, in poche linee e simboli, il frutto dell'elaborazione critica di decine di migliaia di dati. Se alcune carte vennero

eseguite per Zone agrarie (complessivamente circa un migliaio) e pochissime, le più riassuntive, per Province, perché la scala della cartina non permetteva analisi più minute o perché non si avevano dati più elementari, per gran parte di esse, invece, venne scelto quale elemento territoriale il Comune, il che significa oltre 7300 dati ottenuti con 20-30 mila operazioni. Si pensi poi alla ricerca e all'elaborazione dei numerosi dati relativi ai territori finitimi al Regno, frutto di pazienti ricerche su pubblicazioni diversissime e non tutte a portata di mano.

Come dicemmo, sono in totale 82 tavole doppie, di cm. 48×60 (il formato dell'*Atlante Fisico-Economico* è identico a quello dell'*Atlante Internazionale* della C.T.I.) e comprendenti un totale di 508 carte, alcune estese quanto le tavole (scala 1 : 2.500.000), in gran parte invece a scale minori (fino a 1 : 20.000.000), di ognuna delle quali, anche a prima vista, si potrebbe dare una vivace descrizione, tanta è la esattezza scientifica e tanto felicemente è riuscita la rappresentazione grafica. Sul frontespizio d'ogni tavola sono indicate, oltre al titolo, le principali fonti e il metodo seguito nella sua costruzione.

Vediamo di offrire al lettore una visione sintetica dell'opera.

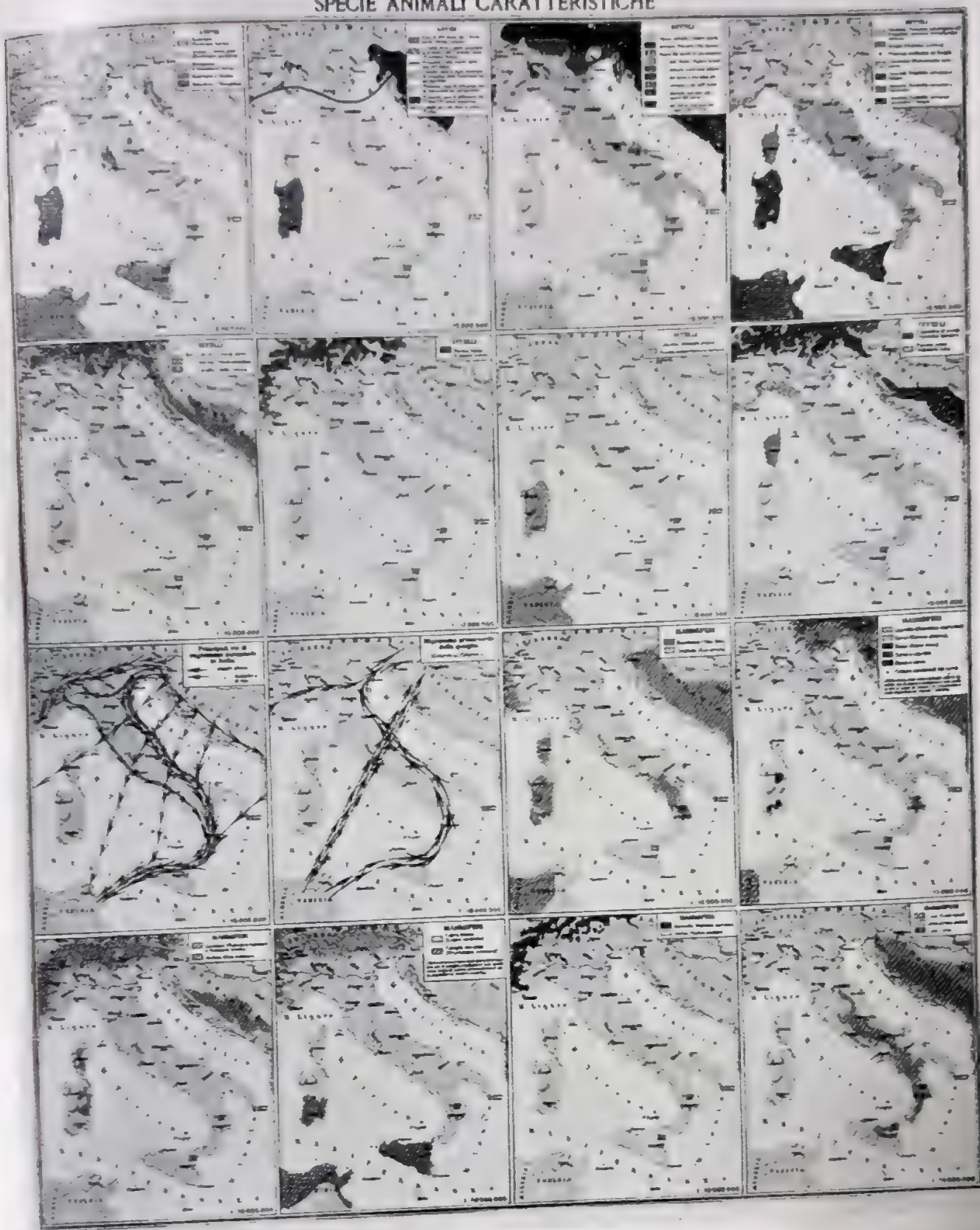
Il contenuto.

Nelle prime 20 tavole l'Italia è esaminata sotto l'aspetto fisico: l'ambiente naturale in cui vive il popolo italiano e da cui deriva il suo benessere, sommamente aiutato dalla propria laboriosa volontà, intelligenza e capacità di vincere le condizioni negative e di sfruttare quelle positive. La prima tavola, « altimetria », è l'esempio tipico del procedimento seguito dall'Autore nella scelta delle isoipse (il rilievo è rappresentato con le isoipse e le tinte altimetriche) in rapporto alla conformazione orografica della Penisola; nella scelta dei toponimi che maggiormente servono ad orientare il lettore, delle quote più significative e della idrografia. La toponomastica è abbondante, ma non turba la chiarezza del disegno complessivo. Come volentieri gli occhi corrono sulle terre a noi più note e care, e con che gioia possiamo scoprirne l'esattezza del rilievo e seguirne gli itinerari! La stessa carta, utilmente confrontata con altre che seguono, ci dimostra, ad esempio, quanto l'altitudine e il frazionamento del rilievo possano influire sulla temperatura, sui tipi di vegetazione spontanea, sulla produzione agricola, sulla densità di popolazione e su moltissimi altri fenomeni economici. Molto espressive sono le carte dell'« Italia nell'età quaternaria », di quel periodo, cioè, in cui l'uomo ha fatto la sua apparizione sulla Terra e nella nostra Penisola, quando ampie superfici delle lunghe conche appenniniche erano coperte da acque lacustri (Valdarno, Mugello, Val Tiberina) e quando, poco dopo, imponenti ghiacciai scendevano dalle vallette alpine, sciogliendo le loro fronti nell'alta pia[illegible] in fiumi, tutti affluenti al Po, che aveva allora la sua foce deltizia nel piccolo Adriatico tra Ancona e Zara.

Aggiornatissime sono le carte geologica, tettonica, litologica, del vulcanesimo e delle forme del terreno. Lo stesso dicasi per quelle numerose rappresentanti i fenomeni idrografici e climatici. Molto indovinata, a questo proposito, anche esteticamente, è la scelta delle varie gradazioni di colore, dal verde cupo al paglierino, per le carte della piovosità e, analogamente, per quelle delle formazioni vegetali. Molto utili ai devoti di S. Uberto, almeno dal punto di vista teorico, le cartine delle principali vie di migrazione degli uccelli silvani, di quelli acquatici di riva e della quaglia.

Una quindicina di tavole, il che vuol dire quasi un centinaio di carte e cartine, sono dedicate alla popolazione, esaminata sotto gli aspetti somatici, quantitativi e demografico-statistici (migrazioni interne, emigrazioni per l'estero, movimento, aumento, ecc.). È opportuno notare, a proposito delle carte di densità di popolazione, l'indovinato uso delle curve e delle tinte ipsometriche, che imprime un carattere di maggiore omogeneità al lavoro, e di apparente maggiore regolarità al fenomeno. La densità media complessiva è di 133 (anno 1931; oggi, 1939, è di 140). Ha quasi del miracoloso il fatto che il popolo italiano riesca a trarre – aumentati, anzi, nella presente ora di fervore autarchico – i mezzi di vita dall'angusto suolo della Patria. La densità demografica nell'ultimo settantennio è andata continuamente aumentando in tutte le regioni d'Italia, come si può riconoscere dalle cartine particolari (densità che è salita da 93 a 113 a 133 a 140 rispettivamente negli anni 1871, 1901, 1931, 1939). La tavola dell'« insediamento rurale » ci fa riconoscere ad un solo sguardo le zone cosparse di grossi centri compatti, dove quasi manca la popolazione agricola sparsa, come nelle Puglie e nella Sardegna; le zone in cui gli agricoltori vivono in numerosi piccoli centri e casali, come sul Carso, nella Toscana settentrionale e nella Liguria; e le zone con villaggi, casali e case sparse, come nell'Appennino umbro-marchigiano e in estese contrade della fascia prealpina collinosa.

Quaranta tavole ci guidano mirabilmente attraverso le più varie attività della nostra laboriosa gente: professioni, agricoltura e suoi prodotti, allevamento, pesca, boschi, industrie, miniere e cave, esercizî commerciali, mezzi di comunicazione. Sono carte che, a decine, ci parlano della potente vitalità del nostro popolo, dell'organizzazione che guida il Paese nelle sue manifestazioni economiche più imponenti, dei rapporti tra fatti fisici e fatti economici, per la sempre maggiore valorizzazione delle disponibilità e delle possibilità naturali ai fini dell'economia nostra, essenzialmente e giustamente autarchica. Utilissimo riesce, sulla tavola « Aziende agrarie », l'esame della carta che rappresenta l'estensione media della superficie agraria a disposizio-

SPECIE ANIMALI CARATTERISTICHE

QUESTA TAVOLA, STAMPATA A 10 COLORI E DEDICATA ALLE SPECIE ANIMALI CARATTERISTICHE, RAPPRESENTA LA DISTRIBUZIONE TERRITORIALE E LA DIFFUSIONE DEGLI ANFIBI, DEI RETTILI, DEGLI UCCELLI E DEI MAMMIFERI, NONCHÈ LE PRINCIPALI VIE DI MIGRAZIONE DELL'AVIFAUNA.

ne di ciascun abitante, estensione che è veramente piccola, nonostante sia stata inclusa, e giustamente, nella superficie agraria anche quella dei prati e pascoli permanenti. Un confronto di questa carta con quella della densità di popolazione mostra che sono proprio le zone più popolate quelle che più scarseggiano di terre, anche se la carta dei concimi e delle irrigazioni e le cartine delle varie produzioni ci dicono che in esse l'utilizzazione del suolo è spinta al massimo grado; e la superficie agraria a disposizione supera i 20 Ha. ogni mille abitanti solo nelle zone alpine e sarde, dove il valore elevato è dovuto specialmente ai pascoli, il cui reddito è

evidentemente inferiore a quello delle terre a seminativi e a colture legnose.

Istruttiva è la tavola « Avvaloramento del terreno », che comprende, oltre ad una cartina delle zone irrigate e a tre relative al consumo dei concimi, una grande carta delle bonifiche: bonifica delle pianure, dove le acque stagnanti o troppo pigre offrono buona sede agli agenti trasmettitori della malaria; bonifica delle aride colline pre-appenniniche a franosi calanchi, e delle aspre zone montane, dove solo la regolazione dei torrenti e i rimboschimenti riescono a frenare la rovina dei prati e dei campi di fondo valle. Questa tavola costituisce un'ottima introduzione alle rimanenti numerose tavole dei prodotti agricoli.

Nelle altre 150 carte dedicate all'agricoltura, l'economista e il geografo troveranno cartograficamente schematizzate con estrema chiarezza le voci più diverse, dal frumento e dai vari cereali alle leguminose e agli erbaggi (comuni o meno), dalla coltura della vite a quella del gelso e degli alberi fruttiferi più diversi; e per ogni voce, per ogni tipo di coltura, per lo meno due cartine inerenti alla superficie e alla produzione per Ha. Tutte carte che si possono utilmente confrontare con quelle dell'altimetria, degli elementi climatici e della densità di popolazione.

Ogni cartina, soprattutto quando venga opportunamente confrontata con altre, può essere argomento di lunga e proficua meditazione scientifica, ma anche di ammirazione per l'alacre attività esplicata dal popolo italiano, e di incitamento personale ad una sempre maggiore cooperazione, entro i limiti delle proprie piccole o grandi possibilità, al benessere economico, intellettuale e spirituale della Nazione tutta. Le ultime carte sono dedicate all'istruzione (analfabetismo, scuole), alla religione, ai redditi, ai depositi e alle imposte, all'Amministrazione dello Stato (estensione dei Comuni, ecc.) alle Diocesi e, da ultimo, agli Italiani che vivono all'Estero (Svizzera, Francia, S. U. A. e in tutto il resto del mondo) come numero e come attività nei legami con la madre Patria (stampa e scuole italiane all'Estero).

L'esecuzione tecnica dell'Atlante è stata compiuta dal Laboratorio Cartografico alle dipendenze della Consociazione e diretto da Pietro Corbellini. Coloro che consulteranno la nuovissima opera avranno modo di constatare come essa sia degnissima delle tradizioni del Sodalizio e del suo grande *Atlante Internazionale* pubblicato nel 1927. Anche il procedimento [illegible] grafico fu oggetto [illegible] compito non era [illegible] il prevedere, nel corso [illegible] di fine [illegible] posizione di [illegible] colori. Bisognava, infine, [illegible] zione, [illegible] era stato fatto all'estero [illegible] riteniamo che anche questo [illegible] stato raggiunto.

Le note illustrative.

All'Atlante è unito un volumetto di « Note illustrative » dovute alla competenza del Prof. Aldo Sestini, che mette alla portata di tutti quel complesso organico di nozioni e di dati sinteticamente espressi nelle carte in segni, cifre e colori convenzionali, esponendo ogni fenomeno fisico, biologico e umano con semplicità di forma, chiarezza e precisione di concetti, in ordinata successione di capitoli corrispondenti ciascuno alle relative tavole dell'Atlante. Il nostro Sodalizio avrebbe mancato ai suoi fini essenziali che gli fanno obbligo di dedicarsi alla diffusione delle conoscenze in vasti ceti della popolazione se con questo commento non avesse avvicinato i suoi contributi scientifici alla comprensione degli Italiani di comune cultura, che pur sono chiamati a partecipare attivamente alla vita del Paese. Inoltre, le « Note illustrative », necessario complemento all'Atlante, hanno un valore anche se considerate a parte, tanto completa, se pur riassuntiva, è la trattazione ch'esse offrono dei vari argomenti sintetizzati sulle carte.

L'*Atlante Fisico-Economico d'Italia* aspira a classificarsi fra le migliori pubblicazioni del genere, sotto l'aspetto scientifico, cartografico e pratico. Se poi risulterà che la nostra Consociazione ha dato con esso all'Italia una documentazione cartografica quale, in materia, non esiste in alcun altro Paese, saremo compensati ad esuberanza degli oneri e dei sacrifici sostenuti. Ma nella legittima fierezza dell'opera compiuta è giusto e degno ricordare coloro che hanno offerto al Sodalizio i mezzi per la imponente realizzazione, vale a dire la densa compagine dei Soci, che col loro apporto costante, dovuto ad una chiara comprensione dei fini sociali e alla loro affettuosa devozione al Sodalizio, ci consentono di attuare idee feconde e iniziative utili al Paese, come questa dell'*Atlante Fisico-economico d'Italia*.

Pensiamo che mai come ora questi amici della Consociazione sentiranno la bellezza ideale della loro adesione che, sostanzialmente tradotta in centinaia di migliaia di quote, ha fatto della C. T. I. un formidabile strumento di italianità.

Così, grazie ad essi, la nostra missione sociale si precisa e si conferma; così, mercé loro, la già imponente documentazione costruita dalla C.T.I. per la conoscenza del Paese si va completando con questo Atlante, che quasi riproduce sensibilmente il possente palpito creatore della Patria tesa verso i suoi destini imperiali.

Confidiamo che la nuova opera (1) venga accolta dall'unanime consenso degli Italiani: non solo degli uomini di scienza e di scuola, ma di quanti intendono far luce su ogni aspetto e su ogni fenomeno che caratterizza la vita del Paese.

---

(1) L'*Atlante Fisico-Economico*, compreso il volumetto delle note introduttive, è in vendita per i Soci della C.T.I. al prezzo di L. 250. Per le spedizioni in Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie aggiungere L. 12; per l'Estero, le spese postali variano da paese a paese.

VILLA MADAMA LEVA LA SUA FRONTE CINQUECENTESCA SU MONTE MARIO ED HA AI PIEDI UN VASTO TAPPETO DI PIANTE E DI FIORI.

VILLA MADAMA

Nella corona di ville che circondano Roma, Villa Madama è la meno nascosta ed anche la meno nota: è come una gemma solitaria variante di colore e di splendore col variare delle ore e della luce. Dal declivio orientale di Monte Mario essa si affaccia su un vastissimo panorama, denso di case, di torri, di cupole, di campanili, di monumenti antichi e nuovi, chiuso nella cornice dei monti e dei colli. In basso scorre il Tevere, che ha poca importanza come fiume, ma ne ha una grandissima per ciò che rappresenta nella storia del mondo. In alto, così da sembrare staccate dalle colonne e dai frontoni, aquile e vittorie, statue di angeli e di santi vegliano sull'Urbe.

Da questo belvedere gli illustri personaggi ospiti del Governo italiano, appena giunti, fanno in pochi minuti la prima sommaria conoscenza della città, salvo poi, se ne hanno il tempo e la voglia, a rimirarla e studiarla nei particolari. [illegible] il rispetto e l'amore che portiamo a [illegible], dobbiamo osservare che nessun albergo [illegible] potuto offrire un'ospitalità altrettanto [illegible] intima, né una visione così compiuta e immediata della città. Villa Madama fu appunto creata come un'oasi di riposo – un po' lontana, ma non tanto, dal mondo –, tale da ricordare al cardinale Giulio de' Medici – il futuro Clemente VII – perché posta su un'altura, le ville della sua Firenze.

Fu anzi la prima villa – nel senso che noi diamo a questa parola – apparsa in Roma. Fino a tutto il Quattrocento non erano esistite, dentro e fuori le mura della città, che case campestri, circondate da vigne e da orti, con qualche tratto di giardino. Il così detto casino di campagna era un lusso che potevano concedersi i grandi signori e gli alti prelati, ed esso, sebbene nobilmente architettato e ornato di qualche bella pittura, di frammenti antichi, di statue e di iscrizioni, non rinunziava al suo carattere rustico. Per questi casini di campagna si preferivano i luoghi alti, le pendici di Monte Mario e del Gianicolo, che, durante l'estate, non solo offrivano il ristoro del fresco, ma anche una certa garanzia contro le febbri malariche. Innocenzo VIII (Cybo) fece costruire un suo casino da Giacomo di Pietrasanta, nella parte alta dei

L'INGRESSO ALLA VILLA È UNA PROMESSA DI PACE. GLI OSPITI COMINCIANO A SENTIRE LA BELLEZZA DEL PASSATO E DEL PRESENTE DI ROMA.

giardini vaticani, il casino del Belvedere, e lo fece dipingere dal Mantegna e dal Pinturicchio. Un altro casino, quello della Magliana, lo stesso papa fece costruire fuori di porta Portese: e in seguito, Giulio II lo fece ingrandire e Leone X lo rese celebre con le sue cacce.

Quanto a Villa Madama, esiste qualche incertezza circa gli artisti che eseguirono il disegno e il lavoro. Certamente il cardinale de' Medici diede l'incarico di costruire la villa a Raffaello e, secondo il Vasari, questi avrebbe disegnato e iniziato il palazzo, che fu poi terminato, dopo la morte precoce dell'Urbinate, da Giulio Romano e da Giovanni da Udine. Questi due artisti forse furono assistiti il primo da Perin del Vaga, l'altro da Francesco Penni, detto il Fattore. Di Raffaello sono giunti fino a noi due disegni: ne manca un terzo, che sarebbe proprio quello adottato. Anche Antonio da Sangallo figura in un secondo tempo fra gli [illegible] dell'opera raffaellesca, almeno [illegible] del Greenwood, basata su [illegible] disegno [illegible] per l'Urbinate dal Sangallo [illegible] nella Galleria degli Uffizi. I [illegible] nomi – Giulio Romano, Gi[illegible] Antonio da Sangallo – pur [illegible] talmente l'enigma, gli studio[illegible] nel riconoscere che il primitivo [illegible] piuto solo in parte, a causa dell[illegible] pontificato di Clemente VII

Tragico pontificato. Giulio de' Medici, eletto papa nel 1523, non poté godersi per molto tempo la villa di Monte Mario. Dopo solo quattro anni, quando la villa non era ancora finita, si scatenò la tempesta del Sacco di Roma. Assediato in Castel Sant'Angelo, il debole Pontefice vedeva accampati nel suo dominio i lanzi del conestabile di Borbone e le fiamme degli incendi lambire e travolgere le belle statue della loggia, gli alberi giovinetti del bosco. Dalla villa devastata e contaminata partì appunto il segnale della cessazione delle ostilità, dopo l'accordo fra i rappresentanti delle due parti.

Passata dai Medici ai canonici di Sant'Eustachio, la villa fu acquistata da Margherita d'Austria, figlia naturale di Carlo V e moglie di Ottavio Farnese, che i Romani chiamavano semplicemente Madama: questo nome rimase, come è rimasto al palazzo del Senato dove ella [illegible]bitò. Ai Farnese successero i Borboni di Na[illegible] quali spesso vi ospitarono il papa Bene[illegible] XIII e altri illustri personaggi. Dopo i [illegible]ni, la villa passò ad altri proprietari: la [illegible]pessa di Hohenzollern-Sigmaringen, il du[illegible] Martino e il francese signor Bergès. [illegible] che resta di Villa Madama – scrisse nel [illegible] Domenico Gnoli – è tal monumento d'arte [illegible] gni più ricca città dovrebbe andarne orgo[illegible]iosa e custodirlo gelosamente. Raffaello è forse [illegible]ovatore più ardito fra gli architetti del suo

UN LATO DELLA VILLA, VISTO DAL GIARDINO: SUI VIALI, FIANCHEGGIATI DA ALTE SIEPI DI MORTELLA, SI ELEVANO PINI E CIPRESSI.

VISTA DALLE SCUDERIE SOTTOSTANTI. GLI ALBERI SECOLARI LA CIRCONDANO E QUASI LA FASCIANO DI SILENZIO E DI SOLITUDINE.

LA SALA DEL CAMINETTO, DA CUI SI INTRAVVIDE UNA FUGA DI ALTRE SALE, NON PUÒ CHE ISPIRARE PENSIERI CORDIALI E SERENI...

tempo e, come aveva osato, nella Cappella Chigi, dare al monumento forma di piramide, così qui precorse Michelangelo e il Bernini nei grandi pilastri, che, tagliando le partizioni dei piani, abbracciano il fabbricato. La parte costruita non è che un lato dell'intera fabbrica, e appena cominciato era il cortile che, con nuova idea, terminava ai due lati in semicerchio. La fabbrica compiuta sarebbe stata una delle più belle e più nuove architetture di quello splendido periodo. Nell'interno, gli stessi appartamenti del Vaticano, le stesse logge di Raffaello non hanno stucchi di maggior ricchezza e perfezione di quella splendida loggia e quelle sale, servite fino a ieri da fienili e magazzino ai contadini del luogo e oggi abbandonate, ma difese almeno da peggiori guai ».

La parte meglio conservata è la loggia, cui altre volte si accedeva da tre porte ora ch[illegible] per conservare le poche decoraz[illegible]. Ricorda il Callari che avanti la loggia [illegible] in origine, un giardino quadrangolare, chi[illegible] da un muro verso il monte. Nel muro si apriv[illegible]no tre nicchie; due laterali conten[illegible] una centrale, con la celebre Fonta[illegible] fante, disegnata da Giovanni da Udine con fantasia berniniana: rappresentava un elefante [illegible] marmo, che dalla proboscide gettava uno zampillo d'acqua cadente in un sarcofago romano riccamente decorato. Il giardino terminava, [illegible]me tutti i giardini del Rinascimento, con una sontuosa porta di ingresso, ai cui lati Baccio Bandinelli aveva collocato grandi cariatidi in stucco. Da questa porta partivano i viali, diritti e in curva, che immettevano nel Teatro, centro dei trattenimenti offerti da Clemente VII agli amici diplomatici, letterati, artisti.

La loggia è sormontata da tre cupole, una più grande in mezzo alle altre due lateralmente sostenute da pilastri decorati con arabeschi. Nella volta sono dipinti graziosi motivi ornamentali su fondo turchino, le armi dei Medici, l'anello di diamanti con tre piume e il motto *Semper* su una banderuola, il giogo di Leone X e la sua divisa *Suave*, il globo di vetro e il motto *Candor illesus*. Lo stesso Callari osserva che la galleria ricorda quella del palazzo del Duca di Mantova, decorato, com'è noto, da Giulio Romano, con uno stile più puro di quello da lui impresso nelle logge Vaticane, con motivi ornamentali più armoniosi e di maggior simmetria. Tutti i soggetti, assai deteriorati, rappresentano scene mi[illegible]iche. In mezzo alla cupola centrale domina lo stemma dei Medici su fondo turchino; nei quattro esagoni sono raffigurati i quattro elementi; in alcuni medaglioni erano dipinte le stagioni. Attorno alle cupole correva un fregio nel quale, su fondo rosso, apparivano amorini e animali, e più sotto erano piccole figure mitologiche su fondo verde. Sui lacunari sono al-

lacciati arabeschi di stucco bianco e oro, ... innestavano all'anello araldico; nel centro ... rano le palle medicee e in alto un cap... dinalizio. Su una parete, presso una ... Medusa, si è potuto leggere la seguen... zione: *Clemens VII 1525*, e dirimpetto, ... un amorino recante uno scudo, la ... *da Utino*. Le due cupole laterali ... la stessa decorazione simmetrica: ... p...

...nistra è dipinto Nettuno e varie scene di amo... ...ni, nella destra Anfitrite, Venere, Adone, ecc.

Nel salone vicino alle logge corre un fregio murale di amorini recanti vasi di fiori alternati con lo stemma dei Medici. Nel soffitto spiccano Apollo su una quadriga, Diana su una biga tirata da buoi, la divisa del cardinale Medici, altre piccole composizioni di animali. Gli stucchi hanno un carattere speciale, somigliante ...

[illegible]

[illegible] tombe della via Latina, del Palatino e [illegible]esina: vi domina il bianco, interrotto qu[illegible] toni rossi, verdi, turchini, gialli, [illegible].

[illegible]dama ha tre ricordi diversi, ma egualme[illegible]estivi. Il primo si riferisce ad un oratori[illegible]perto nelle sue vicinanze dall'archeolog[illegible]ncourt: era dedicato alla Croce e ave[illegible] pareti affreschi del secolo VII, raffiguranti le vittorie di Costantino. Secondo l'Armellini, una pia tradizione indicava questo luogo come quello in cui apparve la Croce a Costantino, prima della battaglia di Ponte Milvio; il che è incerto, perché Eusebio, al quale Costantino avrebbe riferito l'avvenimento, dice che l'apparizione avvenne di là dalle Alpi. Gli affreschi allusivi a questo episodio furono distrutti con l'oratorio, ma i disegni di essi si conser-

DA QUESTO MIRABILE BELVEDERE GLI ILLUSTRI OSPITI DEL GOVERNO ITALIANO FANNO LA PRIMA SOMMARIA CONOSCENZA DELL'URBE.

vano nella Biblioteca vaticana. L'altro ricordo è quello fosco, già accennato, del Sacco di Roma; il terzo è, invece, sereno, e consiste in un'esaltazione della villa da parte di Goethe: « Un effetto della natura, come il tramonto del sole visto da Villa Madama, mi fa un'impressione profonda e vivificante ».

I lanzi di Carlo V non furono i soli nemici accampati nella villa di Clemente VII. Anche i Farnese contribuirono al suo decadimento, regalando al re di Francia alcune delle statue superstiti, tra cui una di Giove che ora si trova al Louvre. I primi restauri risalgono alla metà del [illegible]to: in diversi periodi furono mu[illegible] [illegible] la cappella, restaurati gli [illegible] dell'Elefante, immessa di [illegible] del giardino [illegible]

[illegible]

Una memorabile sera elegante e mondana di Roma, i nuovi proprietari inaugurarono la loro nuova dimora con un ballo. Un pubblico sceltissimo di invitati partecipò a quella festa indimenticabile, che fu soprattutto una festa dell'arte, di cui parevano compiacersi non solo i presenti, ma persino i personaggi delle favole mitologiche dipinte nei soffitti e sulle pareti da Giulio Romano e Giovanni da Udine, e salvate, per un provvido tempestivo intervento, da una sicura ingloriosa fine.

Per qualche anno questa nobile villa, presa in affitto dal Governo italiano, è stata adibita a dimora dei rappresentanti di Stati esteri venuti a Roma in missione politica. Ricordiamo, fra gli altri, il Feldmaresciallo Goering, il primo Ministro inglese Chamberlain col Ministro degli esteri lord Halifax.

Da allora essa è divenuta la residenza ufficiale destinata agli ospiti illustri, i quali ne avranno certo serbato un grato ricordo, poiché negli appartamenti ad essi destinati il fasto e la grazia delle dimore patrizie del Cinquecento si uniscono a tutte le piacevoli invenzioni e agiatezze del nostro tempo, che fanno più comoda la vita.

Ora lo Stato l'ha acquistata perché continui ad essere la villa dell'ospitalità fascista nella capitale dell'Impero.

(*Fot. H. Körte*)

QUIVIS

PARTENZA DEL GASDOTTO DALLA CENTRALE DI SPINTA, A PIETRAMALA.

 (Fot. S. I. N.)

AUTARCHIA IN ATTO

IL PRIMO GASDOTTO ITALIANO

Chi percorra la strada che da Bologna, per la valle del Savena, conduce a Firenze, attraversando Pianoro, Loiano, Monghidoro, dopo meno di 50 km. passerà dal Valico della Raticosa, a 968 metri di altitudine, per scendere rapidamente, fra un bel circo di monti, al paese di Pietramala, nei cui dintorni esistono da tempo immemorabile emissioni naturali di gas metano – ricordate anche da Plinio – che fino a non molti anni or sono venivano accese per curiosità, e come interessantissime fontane ardenti riflettevano nelle notti nuvolose la loro luce sinistra fino a gran distanza nella valle.

Ma come per i nuovi bisogni della nostra civiltà meccanica si impoverì o scomparve affatto lo spettacolo di meravigliose cascate idriche imprigionate a fin di lucro per produrre forza motrice che andava altrimenti dispersa, così le suddette emanazioni di gas metano, già fantasticamente fiammeggianti nel buio, da vari anni furono captate e in un primo tempo utilizzate per azionare un motore a gas, generatore di energia elettrica, distribuita in una vasta plaga circostante.

In seguito, lo sviluppo sempre crescente degli autotrasporti su percorsi fissi rese più conveniente utilizzare il prezioso idrocarburo gassoso emanante da vari punti della zona – o cercato nel sottosuolo con trivellazioni spinte qualche volta a profondità anche notevoli – per azionare i motori degli autoveicoli, in sostituzione della benzina.

La *Società Idrocarburi Nazionali* di Firenze provvide allora a creare a Pietramala una stazione di compressione del gas a 200 atmosfere, entro le consuete bombole d'acciaio, trasportate

IL GASDOTTO. L'ATTRAVERSAMENTO DI UN TORRENTE IN LOCALITÀ «LA MAZZETTA».

(Fot. S.I.

poi avanti e indietro fino a Firenze – centro di
raccolta e di distribuzione – mediante automezzi
anch'essi azionati, come ognuno immagina, con
lo stesso metano.

Ma il peso del gas così trasportato poteva
dirsi insignificante rispetto a quello ingentissimo
delle bombole, praticamente raddoppiato a causa
del ritorno a vuoto, e con in più un dislivello di
circa 800 metri da superare tra Firenze (m.
s. m.) e le sorgenti metanifere di Pietramala
(m. 860). Inoltre, mentre lo sviluppo sempre
crescente delle applicazioni del metano all'automobilismo domanda una disponibilità di bombole di acciaio a cui l' industria italiana nelle
presenti contingenze non può interamente soddisfare, per contro il trasporto del gas nel modo
sopra detto impegnava non meno di tre bombole
per ognuna utilizzabile a Firenze.

Ciò indusse la S.I.N. ad affrontare e risolvere
felicemente il doppio problema tecnico e finanziario della costruzione di un nuovo impianto
r la condotta del gas da Pietramala – mediante
tubazione – e per la compressione in Fi
nze al punto di arrivo. Oltre tutto, così si a

rebbe [illegible] liberato, per la utilizzazione diretta, un forte quantitativo di bombole, prima [illegible]pegnate per il trasport[illegible]

E il 28 ottobre ultimo scorso S. E. Ricci – come la stampa quotidiana ebbe a riferire – inaugurò a Firenze il gasd[illegible] della S.I.N., il primo del genere realizzato in Italia.

Diciamo ora rapidamente delle caratteristiche tecniche principali di questa impresa, che onora coloro che l'hanno concepita non meno dell'industria italiana che l'ha realizzata.

UN TRATTO DEL GASDOTTO NELLE VICINANZE DI PRATOLINO. (Fot. S. I. N.)

La tubazione Mannesmann in acciaio telato e catramato – eseguita dai nostri stabilimenti di Dalmine – è lunga 54 chilometri ed ha un diametro medio di 60 millimetri, con le giunture naturalmente a saldatura autogena. Essa corre per la maggior parte interrata a circa un metro di profondità, e solo per alcuni attraversamenti si sostiene alla spalletta di ponti esistenti o, dove ponti non esistono, si aggancia a robuste corde di acciaio tese a volo su vallette o burroni. La tubazione ha sopportato le prove di collaudo a 50 atmosfere di pressione e può lavorare normalmente a 25, sebbene nelle attuali circostanze di erogazione basti mantenersi a meno di 5.

Il gas di Pietramala – che per le sue felicissime qualità naturali non richiede alcuna depurazione preventiva – viene raccolto, con polmoni speciali, dalle apparecchiature di captazione o dall[illegible]site tubazioni spinte profondamente nel suolo. Da notarsi qui che il gas si presenta all[illegible] unità eroganti con pressioni varie, ma [illegible]riabili. Ciò tranquillizza interamente su[illegible]za della emissione, cosa che purtroppo [illegible]mpre si verifica per altre sorgenti di m[illegible]entemente scoperte.

[illegible] compressori di spinta succhiano il gas [illegible] polmoni di raccolta e lo forzano a per[illegible]utto il gasdotto sino a Firenze. Quivi, ne[illegible]stazione di compressione di Via Parenti, viene accolto in apposito serbatoio a poche atmosfere di pressione, dal quale si alimentano due grossi compressori che, attraverso quattro fasi di compressione successive, portano il gas alle definitive 350 atmosfere entro otto serbatoi di acciaio, simili in tutto alle note bombole trasportabili, salvo, beninteso, le dimensioni, che sono di circa 50 cm. di diametro e 5 metri di altezza.

Nella detta stazione di compressione il gas può venire travasato, dai serbatoi a 350 atmosfere, nelle bombole mobili a 200 atmosfere. Partono inoltre due tubi ad alta pressione che vanno ad alimentare due distributori stradali, situati in località periferiche convenienti, per mezzo dei quali ci si può rifornire a volontà di gas a 200 atmosfere, con la stessa semplicità con cui ogni possessore di automobile... vecchio tipo può prelevare benzina.

La potenzialità dell' impianto di Pietramala è tale che potrebbe erogare abbondantemente 10.000 metri cubi di metano compresso nelle ventiquattro ore, equivalenti, come è noto, a circa otto tonnellate di benzina.

G. UMBERTO MAJOLI

CANNONE CONTRAEREI DA 75/46 PREDISPOSTO PER IL TRAINO.

L'ARTIGLIERIA TERRESTRE

NEI SUOI MEZZI E NEI SUOI COMPITI

L'artiglieria sui campi di battaglia terrestri è la cooperatrice per eccellenza della fanteria, che è l'Arma regina. Sia che sconvolga o distrugga resistenze materiali d'ogni sorta, sia che si rivolga contro le artiglierie dell'avversario per neutralizzarne l'azione o porle comunque fuori causa, sia che agisca contro truppe per contrastarne o arrestarne il movimento, l'artiglieria coopera al successo della fanteria: è suo debito d'onore quello di spianare a quest'ultima, in ogni circostanza e con la maggiore efficacia, la via della vittoria.

Dalle antiche catapulte, atte a lanciare pietre pur di considerevole mole, alle moderne artiglierie, vere macchine termiche utilizzanti l'energia dei gas della polvere per lanciare con calcolata traiettoria proietti di straordinaria potenza distruttrice, dalle medioevali bombarde, disposte in mezzo alle fanterie, alle moderne bocche da fuoco, disseminate in ampi e profondi schieramenti, fulminanti da nascoste e spesso inindividuabili postazioni, comandabili da una sola [illegible]ntà manovratrice di traiettorie; dalle lucenti [illegible]onzee cesellate, veri gioielli d'arte, alle [illegible]'acciaio; dai rudimentali sostegni [illegible]ffusti, capolavori di meccanica; [illegible]ttate, infine, di qualche centi[illegible]liche gittate dei moderni [illegible]fonda evoluzione di mez[illegible]

[illegible]eriale pone sempre [illegible] fronte [illegible], purtroppo antitetici: potenza e mobilità. La mobilità è fattore essenziale nel campo tattico, specie per quelle artiglierie che, particolarmente assegnate alle odierne Divisioni normali, celeri, motorizzate, alpine o di altro tipo, sono a più stretto contatto con le movimentate fanterie. Si può invece sacrificare, in minore o maggiore misura, la mobilità in quelle artiglierie che, assegnate alle maggiori unità, Corpi d'armata ed Armate, devono essere le più potenti per agire a distanze maggiori e con più efficace proietto. Si tratta, in sostanza, di conciliare, or più or meno, esigenze di potenza con esigenze di peso del materiale.

Nel complesso studio di un'artiglieria entrano in gioco il calibro, la lunghezza della bocca da fuoco, la carica di lancio, il proietto, l'affusto ed altri elementi. In base alle esigenze d'impiego si deve, fissato il calibro dell'arma, imprimere al suo proietto, di determinato peso, una certa *velocità iniziale* (velocità di partenza del proietto dall'arma), senza peraltro superare un prefissato limite nel cimento meccanico (*pressione massima*) che i gas esercitano sulle pareti interne dell'arma: a sua volta questa massima pressione deve essere prefissata in relazione ad un conveniente spessore delle pareti, che permetta di contenere l'arma nei limiti di peso e d'ingombro voluti dal pratico impiego.

I moderni acciai, dotati di elevato carico al limite elastico, permettono di costruire canne molto resistenti con spessori non rilevanti: per aumentare la resistenza, essenzialmente per artiglierie di medio e di grosso calibro, si forma la

bocca da fuoco con più strati sovrapposti a forzamento (*cerchiatura*). Un moderno sistema per aumentare la resistenza è quello dell'*autocerchiatura*, che consiste nel predisporre nelle fibre del cilindro cavo, che costituirà la bocca da fuoco, un particolare stato di tensione, esercitandovi pressioni (idrauliche) crescenti, in modo che venga oltrepassato il limite d'elasticità del metallo: le fibre lavoreranno perciò, allo sparo, ad un limite elastico superiore a quello naturale, con conseguente aumento di resistenza dell'arma. L'esplosivo di lancio (*polvere*) che, con la sua qualità e quantità, è fattore di potenza, deve essere commisurato agli effetti balistici (velocità del proietto) ed anche all'azione meccanica che i suoi gas esercitano sulle pareti dell'anima: una sua razionale suddivisione in grani (*granitura*) consente un'azione moderatrice sui valori della pressione, sì che questa possa esercitarsi con minore intensità e con più graduale svolgimento.

Ma l'azione meccanica, che in molte artiglierie raggiunge i 3000 chilogrammi per centimetro quadrato e spesso li supera, non è il solo cimento a cui nello sparo viene assoggettato il metallo: v'è un altro cimento dovuto ad un complesso di azioni termiche, chimiche e meccaniche dei gas della carica di lancio, in conseguenza del quale il metallo si corrode e l'arma si logora dopo una serie più o meno grande di tiri. Su tale *usura* dell'arma ha, senza dubbio, influenza preminente l'alta temperatura dei gas, che nelle odierne polveri senza fumo varia dai 2000 ai 3000 gradi. Questo logorio impone, ad un certo punto, l'allontanamento delle armi dal campo di impiego affinché possano venir[illegible]ate in officina. A tale [illegible]e inconveniente si [illegible]to nelle più recenti costruzioni con un sistema a tubo-fodera sfilabile per il quale nel corpo della bocca da fuoco viene introdotto, con un certo gioco, un tubo fodera, che poi si comprime all'interno per dilatazione elastica allo sparo: la fodera può poi sfilarsi a freddo e ricambiarsi sul posto dell'impiego, cioè in batteria.

Quali velocità di partenza dei proietti e quali conseguenti gittate sulle traiettorie si raggiungono oggi con le moderne artiglierie? I cannoni, che sono bocche da fuoco a tiro teso e di maggiore lunghezza rispetto alle bocche da fuoco a tiro curvo (obici e mortai), hanno le maggiori velocità iniziali, che, in quelli più lunghi, raggiungono gli 800-900 metri al minuto secondo. Le gittate massime dei diversi cannoni sono in relazione al loro impiego nel campo tattico, variando da una diecina di chilometri per le arti-

CANNONE CONTRAEREI DA 75/46, PRONTO PER LO SPARO.

CANNONE - MITRAGLIERA CONTRAEREI DA 20.

glierie divisionali a una ventina di chilometri per le artiglierie d'armata, chiamate più particolarmente a tiri contro obiettivi lontani: gli obici ed i mortai hanno gittate più modeste. I cannonissimi, che tanta sorpresa e curiosità destarono nell'ultima grande guerra, hanno velocità iniziali di 1500 metri all'incirca e gittate che superano i 100 chilometri, conseguibili con forti cariche di lancio (intorno ai 300 chilogrammi di polvere) e lunghissime anime (una trentina di metri): la grandissima gittata viene anche ottenuta facendo percorrere al proietto la maggior parte del suo cammino ad altissime quote, ove la densità dell'aria e la sua conseguente resistenza sono piccolissime (1).

Il problema dell'affusto è non meno importante e forse più grave di quello dell'arma, poiché esso deve resistere e rimaner fermo sotto il cimento dello sparo. I moderni affusti, cosiddetti *a deformazione*, rispetto a quelli *rigidi* del passato, sono muniti di organi elastici (freni idraulici e ricuperatori a molle o ad aria) capaci di assorbire l'energia di rinculo dell'arma e di restituirla in modo che l'arma stessa ritorni nella posizione che aveva prima dello sparo. Gli affusti sono organizzati in relazione al pratico impiego dell'artiglieria; il terreno d'impiego (montagna, strade, terreno accidentato, ecc.) suggerisce, caso per caso, particolari norme di organizzazione.

(1) La traiettoria del cannonissimo tedesco che bombardò Parigi raggiungeva un'altezza massima di oltre 30 chilometri. Verso la fine della guerra un cannonissimo venne anche costruito in Italia, dalla Ditta Ansaldo, capace di una gittata massima di circa 120 chilometri.

La trazione meccanica ha permesso di risolvere brillantemente il problema dei rapidi spostamenti delle artiglierie: trattori potenti trainano con veloci andature le medie e grosse artiglierie su strade e spesso si insinuano in zone insidiose ed intricate del terreno fuori strada. Le artiglierie più leggere, come le divisionali, manovriere al massimo grado, devono però ricorrere il più spesso al traino animale, per l'azione in quei terreni in cui la trazione meccanica sarebbe del tutto impossibile. Il problema del traino meccanico per queste ultime artiglierie è fra i più ardui; né mancano geniali soluzioni di trattori leggerissimi per il traino in terreno tormentato di collina e di montagna.

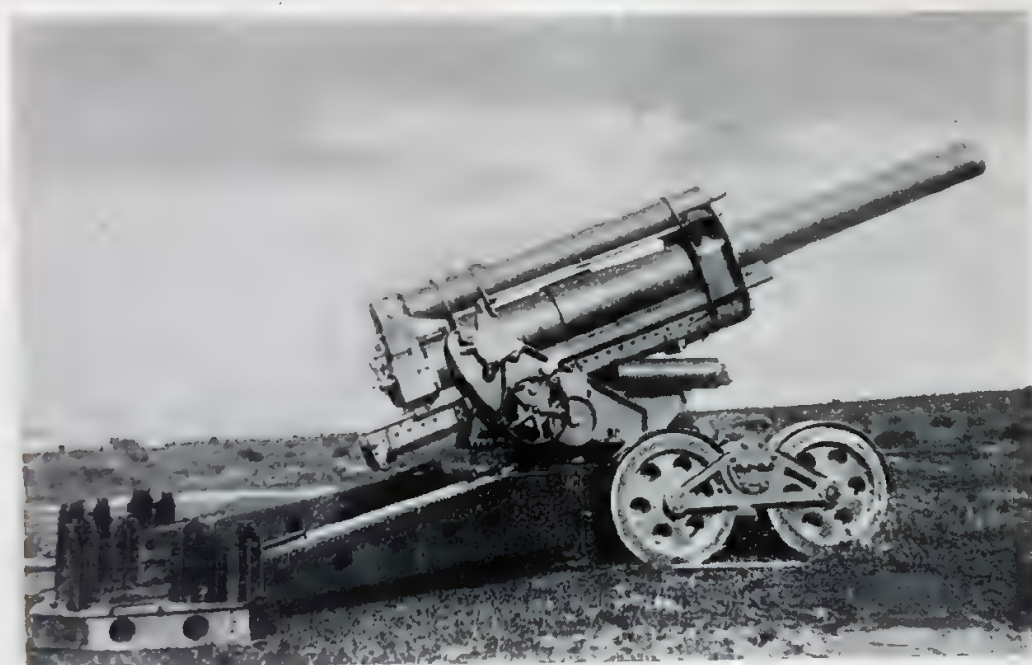
Oggi poi si adottano anche artiglierie semoventi, o, più propriamente, affusti semoventi, installati sopra autoveicoli, muniti di ruote speciali, idonei a spostamenti rapidissimi: l'artiglieria in tal modo non è più rimorchiata, ma è spostabile con mezzi propri. Cannoni automobili (autocannoni) vennero, invero, già impiegati durante la grande guerra: ricordiamo il nostro cannone da 102, costruito dall'Ansaldo, sistemato sulla piattaforma di un autocarro Spa. Durante il tiro, ad evitare che il tormento prodotto dallo sparo si comunicasse alle molle di sospensione e alle ruote dell'autocarro, la piattaforma del pezzo veniva appoggiata sul terreno mediante un telaio rigido, che rimaneva invece sospeso durante il traino. Nelle moderne artiglierie semoventi si sottrae l'autoveicolo al tormento dello sparo con dispositivi molto più perfezionati di quelli usati a quel tempo. La velocità oraria di questi nuovi materiali può avvicinarsi, in particolari condizioni d'impiego, anche ai 100 chilometri su strada, mentre poi il noto sistema delle rotaie [illegible]ie (sistema cingolato, già adottato nei carri armati) consente anche spostamenti a buona velocità su terreno accidentato. Oggi si costruiscono cannoni semoventi di piccolo, medio ed anche grosso calibro, ed è superfluo notare che del sistema possono particolarmente avvantaggiarsi i cannoni antiaerei, cui si richiedono spostamenti oltremodo celeri sul campo di battaglia.

Fra i più importanti problemi del materiale d'artiglieria vi è quello del proietto, che deve essere studiato nelle sue qualità balistiche e nelle sue caratteristiche di efficacia sui diversi bersagli contro i quali è chiamato ad agire. Il peso, la forma, la densità trasversale (1) del proietto sono elementi che influiscono sulla sua stabilità lungo la traiettoria e sulla gittata dell'arma: sull'efficacia hanno particolare influenza la qualità e la quantità dell'esplosivo di cui il proietto è internamente caricato. Dalle granate più piccole, atte a sconvolgere le minori resistenze campali improvvisate, si passa alle più grosse granate, pesanti più centinaia di chilogrammi, destinate a smantellare opere fortificate, bersagli corazzati, manufatti d'ogni genere. Allo studio del proietto deve infine associarsi quello della spoletta che ne determina lo scoppio al momento opportuno: il funzionamento, la sicurezza, la sensibilità, l'istantaneità o il ritardo dello scoppio sono tutti elementi che interessano il problema di un tal congegno estremamente delicato.

La fabbricazione del materiale comprende delicatissime operazioni, che oggi l'industria compie con i più perfezionati procedimenti. Da lingotti di acciaio, successivamente assoggettati a fucinatura, ricottura, tempera e ricottura dopo tempera, si ricavano i tubi anima delle bocche da fuoco e i cilindri che, disposti a forzamento, costituiscono la cerchiatura delle artiglierie composte. La fabbricazione dei proietti comprende anch'essa delicate operazioni di fucinatura e di trattamento termico: la loro cavità interna viene ricavata a freddo, oppure a caldo con fucinatura:

(1) Rapporto tra peso e area della sezione retta trasversale.

IL VECCHIO GLORIOSO CANNONE ITALIANO DA 149.

OBICE ITALIANO DA 210/22 IN BATTERIA (ARTIGLIERIA D'ARMATA).

la parte ogivale è avvitata a quella cilindrica, oppure, nel tipo monoblocco, l'ogiva è ricavata a caldo dal corpo del proietto stesso.

L'allestimento dei mezzi è problema tecnico-industriale; il loro impiego in combattimento è problema tecnico e tattico: tecnico, poiché vi è una tecnica del tiro, intesa a colpire con giustezza gli obiettivi, col migliore possibile rendimento e senza spreco di munizioni; tattico, poiché l'artiglieria deve sostanzialmente cooperare al conseguimento di uno scopo tattico. Trattasi, [illegible] trasportare, dosare, schierare le [illegible] di munizioni, collegare batterie [illegible]ndi, coordinare l'azione di fuoco di nu[illegible]erie, concentrandola, in [illegible] obiettivo; spostarsi, quando sia necessario, su nuove posizioni: occhi, cervelli ed anime si rivolgono ad un'unica meta: la vittoria del fante.

Il fuoco dell'artiglieria viene accuratamente organizzato, sia per quanto si riferisce alle operazioni topografiche preventive (misure di angoli e di distanze), sia per la ricerca e la determinazione di obiettivi e l'osservazione dei risultati del tiro, sia per il collegamento di comandi e batterie e osservatorii. L'osservazione è fatta da osservatorii terrestri ed aerei: l'osservazione aerea integra quella terrestre e la sostituisce addirittura in particolari circostanze di terreno d'azione o per particolari azioni di fuoco. Tutti i mezzi tecnici, elettrici e radioelettrici, acustici, ottici, vengono adoperati per le trasmissioni con criterio di saggio adattamento alle varie cir-

costanze in cui il combattimento si svolge. Uno dei più assillanti problemi è quello del rifornimento delle munizioni sul campo di battaglia, per assicurare alle batterie il loro indispensabile alimento, nella quantità e con la tempestività volute dalle esigenze della lotta.

Fra le artiglierie assegnate alle Divisioni troviamo oggi, oltre i cannoni, gli obici campali, mobili e maneggevoli, agenti con traiettorie curve fra le pieghe del terreno, entro le quali l'avversario è portato ad annidarsi. Gli odierni obici divisionali, tedeschi e francesi, da 105 hanno gittate oscillanti fra i 10 e i 12 chilometri. Ai Corpi d'Armata vengono assegnati obici e cannoni, i primi di calibro 150, i secondi di calibro 100 o poco più. L'obice tedesco da 150, con gittata massima di 14 chilometri, può essere ippotrainato su due vetture, o autotrainato su una vettura sola: il cannone da 105 dello stesso esercito ha gittata massima di 19 chilometri e può essere anch'esso ippotrainato o autotrainato, mentre l'analogo cannone francese, anch'esso capace di considerevole gittata (17 chilometri) è organizzato soltanto per il traino meccanico con velocità oraria di 30 a 40 chilometri su strada buona. I cannoni aventi calibro intorno ai 150 millimetri sono già materiali pesanti assegnati alle più grandi unità (Armate) e raggiungono più forti gittate per l'azione lontana contro elementi vitali dell'avversario (interdizione lontana). Fanno parte delle Armate anche potenti obici di calibro alquanto superiore ai 200 millimetri, chiamati a battere con la maggiore efficacia i bersagli più resistenti. A tiri di distruzione contro opere permanenti o semipermanenti robustamente protette concorrono poi le più grosse artiglierie che già nella passata grande guerra, avente tutte le caratteristiche di una guerra di posizione, trovarono largo impiego presso tutti gli eserciti belligeranti. Gli obici e mortai da 305 in maggior misura e, in misura molto più ristretta, i più grossi cannoni ed obici (da 381, da 420 ed altri) fanno parte di questa schiera di colossi dell'artiglieria terrestre, destinati, oltre che a smantellare robuste opere di difesa, anche a vere e proprie operazioni di bombardamento di località. Tutte queste grosse artiglierie sono rimorchiate da potenti trattori, se si escludono le bocche da fuoco su affusto ferroviario, già adottate nella grande guerra e che anche oggi trovano impiego presso qualche esercito belligerante. L'esercito francese, ad esempio, dispone oggi di un cannone da 240 su affusto ferroviario, avente la massima gittata di una cinquantina di chilometri: il peso della bocca da fuoco è di 35 tonnellate e quello dell'affusto completo (con carro ferroviario) raggiunge le 135 tonnellate (1).

Se, nella graduatoria dei calibri, scendiamo alle più piccole bocche da fuoco, troviamo i moderni piccoli cannoni che le gloriose fanterie oggi direttamente adoperano per battere ostacoli molto vicini sui quali non sia possibile chiamare il fuoco dell'artiglieria campale o per rintuzzare l'offesa dei carri armati che la tecnica moderna lancia numerosi sui campi di battaglia. Il problema dell'azione anticarro è problema di celerità di tiro e di munizioni, le quali devono essere dotate del massimo potere perforante, compatibile con la piccolezza del calibro, per aver ragione delle resistenze opposte dalle robuste co-

(1) Un'installazione ferroviaria fu anche quella italiana da 381, costruita dall'Ansaldo e impiegata nella guerra mondiale, costituita da una trave poggiante su un sottaffusto formato anteriormente da due carrelli ferroviari a quattro assi e posteriormente da un carrello ferroviario a sei assi: il puntamento in direzione veniva effettuato muovendo tutta l'installazione sopra un tratto di binario in curva. Il treno, comprendente anche carri per munizioni e per servizi d'ogni genere, era trainato da una potente locomotiva.

OBICE IN POSTAZIONE MASCHERATA.

razzature dei moderni carri di rottura o d'assalto. Il proietto del cannone anticarro francese da 47, della Casa Schneider, ha un effetto perforante di 30 millimetri alla distanza di 1500 metri; pure molto efficace è il proietto del cannone da 40 inglese, che, alle normali distanze, può perforare le corazze dei carri armati meglio protetti.

I cannoni contraerei, infine, che sugli obiettivi aerei devono lanciare nel più breve tempo possibile il massimo numero di colpi, devono essere dotati, oltre che di estrema rapidità di tiro, di velocità iniziale molto elevata, perché consentano traiettorie molto tese e di breve durata: essi devono inoltre agire a completo settore orizzontale di tiro (360°) e al più ampio settore verticale. Il cannone contraerei da 88 tedesco ha una celerità di tiro di 30 colpi al minuto, mentre il cannone da 20 dello stesso esercito, naturalmente più leggero e maneggevole, ha una celerità di tiro (teorica) di 350 colpi, e quello da 37 una celerità di 150 colpi al minuto. Al cannone da 88 tedesco si contrapporrebbero, in avvenire, un cannone da 90 francese ed uno da 94 inglese. Per il tiro a più basse quote la Francia dispone di cannoni da 20 e l'Inghilterra cannoncini contraerei ad otto canne capaci di sparare 1000 colpi al minuto. I proietti dell'artiglieria contraerei devono corrispondere a particolari requisiti nei riguardi del caricamento interno e della rottura in schegge: vi sono proietti esplodenti, incendiari, traccianti, autodistruggenti. Il colpo del cannone tedesco da 88 ha effetto quasi certo se scoppia a distanza inferiore ai 15 metri dall'aereo, mentre ha ancora buone probabilità a distanze che non superino i 50 metri dall'obiettivo: il suo massimo rendimento si ottiene fra 3000 e [illegible] metri di quota. I piccoli cannoncini contraerei inglesi possono formare uno sbarramento pericoloso ad altezze di 6400 metri all'incirca. La spoletta dei proietti contraerei deve, a sua volta, rispondere a particolari requisiti di sensibilità: la spoletta extrasensibile del cannone francese da 20, ad esempio, esplode anche incontrando la semplice tela delle ali. Molto spesso, poi, i cannoni contraerei sono anche organizzati per il tiro anticarro.

L'artiglieria italiana, rinnovata e potenziata in questi ultimi anni da volontà di Governo e da sapienza di capi, non teme confronti. Materiali già in uso sono stati resi più efficienti mercé sagge provvidenze: nuovi materiali, rispondenti alle più complesse esigenze della tecnica e dell'impiego, sono stati progettati e costruiti da studiosi italiani e dall'industria italiana. Un eccellente materiale, l'obice da 75-18, someggiabile, ippotrainabile, autotrainabile, si è inserito nelle artiglierie divisionali. Nuove artiglierie di corpo d'armata, cannoni ed obici, sono state adottate, e nuove potentissime bocche da fuoco, il cannone da 149-40 e l'obice da 210-22, con gittate rispettivamente di 22 e di 16 chilometri, hanno sostituito i vecchi materiali da 149 e da 210, pur eccellenti per i tempi nei quali erano stati adottati. Grossi calibri, fra i quali il potente e sperimentato obice da 305, completano il quadro. L'artiglieria contraerea è stata tutta rinnovata, mentre la gloriosa fanteria s'è dotata di nuovissime armi, cannoni d'accompagnamento, cannoni anticarro, mortai d'accompagnamento e d'assalto. Trattori leggeri e pesanti consentono il traino su strade e, quando necessario, fuori strada e perfino in terreni di montagna, mentre largo impiego trovano ancora, per le artiglierie più leggere, cavalli e muli, fedeli compagni dell'artigliere nelle assolate e polverose pianure o sulle scoscese e ripide balze dell'alpe. Tutte le provvidenze della tecnica costruttiva sono state adottate per la definizione di bocche da fuoco, di affusti e di proietti, ai fini della resistenza e del rendimento. A tante superbe realizzazioni hanno concorso, in nobile gara, i tecnici dello Stato e dell'industria privata. L'addestramento del personale, quadri e truppe, intenso e appassionato, permette di sfruttare col massimo rendimento il materiale che la tecnica ha allestito con insuperata maestria.

E se, in questa grave ora della storia, la Patria dovesse ancora difendere con le armi il suo prestigio e il suo diritto, l'artiglieria italiana, con le sue armi e con le sue anime, saprebbe sempre più degnamente continuare la sua fulgida secolare tradizione di perizia e di gloria.

MICHELE AMATURO

OSSERVANDO LA "CARTA DELL'EUROPA ETNOGRAFICA" EDITA DALLA C.T.I.

*Nell'ansietà dell'ora che il mondo vive, non si riesce sempre a comprendere facilmente le ragioni di quegli antagonismi profondi – taluni di remota, altri di recente origine – cui han dato luogo nefasti trattati e che hanno trascinato in guerra alcuni grandi paesi dell'Europa, mentre altri da tempo proclamano la loro insoddisfazione e tendono a realizzare le loro giuste aspirazioni. « Le Vie d'Italia » considerano che un apprezzabile contributo a chiarire le idee circa gli avvenimenti in corso possa consistere in una buona Carta etnografica dell'Europa, che si presti ad una facile comparazione tra i confini dei vari paesi e la distribuzione dei gruppi etnici. Da ciò, l'idea di aggiornare accuratamente la tavola dell'Europa etnografica, che fa parte dell'*Atlante Internazionale *della C.T.I., e di offrirla in dono agli abbonati de « Le Vie d'Italia ». Sulla base di questo documento, ognuno trarrà le proprie conclusioni. Bisogna, però, saper leggere anche le Carte e soprattutto non chiedere ad esse più di quanto possono dare. Si tratta, nel caso nostro, di una Carta alla scala di 12 milioni e, quindi, necessariamente riassuntiva: consultandola, si tenga conto dell'impossibilità di includervi particolari minimi.*

In secondo luogo, si tenga presente che la necessaria colorazione totale del territorio abitato da un dato gruppo etnico può dar luogo a un'errata valutazione della potenza numerica di detto gruppo. È questo il caso in cui la natura arida o semiarida di una regione non consente possibilità di vita che a una popolazione in generale non sedentaria. Per renderne edotto il lettore, nel caso di gruppi etnici nomadi la colorazione fu interrotta da strisce bianche. Ma anche quando si tratta di popoli sedentari non bisogna dimenticare che la densità della popolazione non è sempre identica. Per esempio, la colorazione del vasto paese abitato dai Turchi potrebbe far supporre l'esistenza di una popolazione sette od otto volte più numerosa della magiara; mentre, in realtà, si tràtta – nel primo caso – di popolazione molto più sparsa in rapporto al territorio occupato. Infatti, nella piccola macchia che rappresenta l'Ungheria vive un compatto e progredito gruppo etnico costituito da ben 10 milioni di abitanti, mentre i Turchi, pur occupando un territorio enormemente più vasto, non sono che 17 milioni. È, dunque, necessario leggere la Carta tenendo presente il grado di densità e di civiltà raggiunto dai singoli popoli per poterne valutare l'importanza. A questo fine bisognerebbe sovrapporre alle varie colorazioni che distinguono i gruppi etnici altri segni o colori che indicassero la densità della popolazione. Ma questo sovrapporsi di segni o colori renderebbe praticamente illeggibile la Carta, soprattutto in confronto alla capacità rappresentativa consentita dalla scala. Anzi, per evitare possibili errate interpretazioni, furono lasciate in bianco vaste aree completamente disabitate; come in Islanda, in Lapponia e nella Russia settentrionale.

Per abbracciare in un vasto sguardo d'insieme i caratteri specifici dei vari popoli che abitano l'Europa abbiamo pregato l'illustre prof. Renato Biasutti, titolare di Geografia all'Università di Firenze, di voler commentare la Carta dell'Europa etnografica *annessa a questo fascicolo de « Le Vie d'Italia », alla quale egli ebbe a collaborare nella fase costruttiva dell'*Atlante Internazionale. *I nostri lettori gli saranno grati, come noi, di queste note, contributo cospicuo alla comprensione dei problemi e degli avvenimenti politici a cui assistiamo.*

In nessuna parte del mondo, come è avvenuto in Europa durante gli ultimi secoli, la storia politica si è così nettamente orientata verso la creazione di Stati nazionali, in ciascuno dei quali predòmini, anche numericamente, o viva in modo esclusivo, un determinato popolo. In nessun'altra parte del mondo, quindi, interessa tanto tenere davanti agli occhi una carta etnografica, nella quale sieno tracciati i confini politici degli Stati, com'è quella che la C. T. I. pubblica ora – con i necessari aggiornamenti politici, ma all'incirca inalterata quanto alla rappresentazione dei fatti etnici – riproducendola dalla prima accuratissima edizione del Grande Atlante Internazionale.

Guardando quest'Europa etnografica, quante osservazioni sorgono spontanee a chiarire vicende storiche recenti o ad illuminare problemi attuali di fondamentale importanza.

Anzitutto, non i grandi gruppi etnici, ma i singoli popoli sono andati sviluppando un comune destino culturale e politico e sono divenuti Nazioni: gli Italiani e i Francesi, ma non i Neo-latini; i Tedeschi e i Danesi, non i Germani. L'unico grande organismo politico che riunisca più popoli affini è la Russia, sia quella attuale sovietica, che la passata imperiale, con i Grandi Russi, i Russi Bianchi, gli Ucraini, e cioè buona parte degli Slavi orientali: e ciò si deve certamente alla mancanza di regioni naturali ben distinte nel vasto territorio dell'Europa orientale e alla minore individualità etnica, che, di conseguenza, vi hanno raggiunta le singole sezioni del gruppo.

È pure evidente che, in generale, gli organismi politici d'Europa appartengono a popoli della grande famiglia linguistica *indo-europea*. Le eccezioni sono date dai due Stati nazionali finnici del nord – Finlandia ed Estonia – e dalla nazione magiara, di lontana provenienza finnica anch'essa. Il dominio europeo della Turchia è, per contro, così ridotto, che essa si deve considerare ormai come una nazione asiatica.

Si può, inoltre, notare che nel recente ordinamento della Russia sovietica hanno ricevuto un'apparente indipendenza politica o amministrativa varî nuclei etnici uralo-altaici del bacino del Volga: Sirieni (Komi), Ceremissi (Mari) e Mordvini che abitano « territori » autonomi; Votiachi, Ciuvasci, Baschiri e Tatari, che formano repubbliche autonome della Federazione sovietica russa.

La quasi totalità dei popoli non indo-europei in Europa è localizzata nelle regioni periferiche orientali e settentrionali e la loro disposizione e frammentarietà è l'effetto della grande pressione colonizzatrice esercitata dai Grandi Russi nei tempi moderni. La frammentazione è soprattutto notevole nel caso dei Finni, che occupano la zona marginale del nord e mostrano, anche con questa loro situazione, di appartenere ai vecchi strati etnici dell'Europa.

Meglio conservati sono i Turco-tatari, sul margine orientale, i quali, se hanno dovuto cedere le parti migliori del loro territorio alla moderna colonizzazione russa avanzante lungo le valli fluviali, sono però essi stessi un elemento etnico intruso di recente in Europa, essendo infatti penetrati in Europa orientale soltanto nel Medioevo, come estensione delle migrazioni barbariche asio-europee attraverso la zona centrale delle steppe. Dallo stesso movimento storico, che più volte ha risalito anche la valle del Danubio, seguendo, in certo modo, la penetrazione in essa dell'ambiente arido dalle sponde del Mar Nero, sono derivate la migrazione pure medioevale degli Ungheresi, quella dei Turchi provenienti dall'Asia Minore (sec. XV), e quella dei Mongoli (Calmucchi) dalla regione uralo-caspica (sec. XVIII).

Non meno interessante, per la storia etnica dell'Europa, è un altro piccolo nucleo allogeno, miracolosamente sopravvissuto, quello dei Baschi, localizzato sulle pendici settentrionali dei Pirenei. Esso rappresenta un elemento assai antico, che risale ad una fase preindoeuropea dell'Europa meridionale: certe sue affinità linguistiche con gli idiomi caucasici convalidano la teoria della sua appartenenza ad una serie di popoli indigeni preistorici dell'Europa meridionale.

I popoli indo-europei hanno, dunque, in Europa, la prevalenza territoriale, come hanno di gran lunga quella numerica: del più che mezzo miliardo di abitanti, infatti, che spettano oggi all'Europa, nove decimi parlano lingue indo-europee. La popolazione rimanente si spartisce, con gruppi di entità non troppo diversa, fra Turco-Tatari, Finni, Magiari ed Ebrei. I Baschi, che pur ieri han fatto tanto parlare di sé, sono, in confronto, un pugno di gente.

Nell'interno della famiglia linguistica indo-europea si verifica un contrasto, analogo a quello sopra segnalato, fra tre gruppi etnici molto diffusi, che comprendono la maggior parte della popolazione indo-europea – Latini, Germani e Slavi – e un certo numero di popoli minori che, tutti insieme, non arrivano a un ventesimo dei precedenti.

Il gruppo degli Slavi comprende, oltre alla forte massa dei Russi, i Polacchi con gli affini Casciubi sparsi nella Prussia occidentale, i Cèchi, gli Slovacchi e i varî gruppi di Slavi meridionali o Iugoslavi: Sloveni, Serbi e Croati (riuniti a formare la Iugoslavia politica) e Bulgari. Il gruppo dei Germani contiene pure un nucleo maggiore, quello dei Tedeschi, che è diviso in più parti anche dal punto di vista propriamente nazionale, in quanto che, oltre a popolar la Germania e l'Olanda, contribuisce con nuclei fondamentali a formare la nazione belga e quella svizzera. Nel Medioevo e nei primi secoli dell'età moderna, i Tedeschi hanno sciamato con grande energia e persistenza verso sud e verso oriente, seminando colonie nel versante meridionale delle Alpi e portando la lingua tedesca fino alla Transilvania, al Mar Nero e al Volga. Di entità minore è il gruppo degli Scandinavi (Danesi, Svedesi, Norvegesi), mentre è di nuovo assai forte la massa degli Inglesi o Anglo-sassoni, che rappresentano un ramo germanico modificato da influenze neolatine. Il gruppo dei Latini o Neo-latini, prodotto della colonizzazione romana e dal dominio di Roma, oltre ai Romeni, nei quali all'eredità neolatina si sono sovrapposti notevoli influssi slavi, comprende tre coppie etniche: Italiani e Ladini, Francesi e Provenzali, Spagnoli e Catalani, nelle quali però il primo elemento di ciascuna coppia è divenuto assolutamente preponderante sia come numero, sia come importanza culturale e quindi anche linguistica, tanto che i tre gruppi sono di solito designati rispettivamente come Italiani, Francesi e (fatto un posto a parte ai Portoghesi) Spagnoli.

Una caratteristica comune a molti dei minori nuclei etnici europei è che essi sono « bilingui ».

parlano cioè anche la lingua dominante dello Stato o della nazione cui appartengono. E ciò non si verifica soltanto nei riguardi delle propaggini o colonie straniere in via di assorbimento, com'è, per esempio, delle vecchie comunità slave del Friuli, ma anche di più importanti nuclei etnici, come quello dei Baschi, che in Spagna parlano anche lo spagnolo e in Francia il francese, o quello dei Celti, una delle minori entità indo-europee, nell'arcipelago britannico e in Francia, che parlano in generale anche dialetti inglesi o francesi. Questa condizione di cose rende naturalmente difficili e mal sicure le stesse statistiche etniche. Una situazione alquanto simile è da riconoscere al gruppo dei Lettoni e Lituani, stretti fra le masse etniche più vigorose che hanno premuto verso il Mar Baltico. Altri due minori popoli, gli Albanesi e i Greci, sull'estremo orlo sud-orientale del territorio linguistico indo-europeo, hanno pure sofferto notevolmente sotto la pressione degli Slavi meridionali. Ma i Greci hanno poi riassorbito o assimilato culturalmente gran parte degli elementi estranei penetrati nella loro antica compagine, mentre gli Albanesi, nei quali sopravvivono i resti degli antichi Illiri, sono avviati a una sicura rinascita culturale sotto la guida dell'Italia.

Prospettandoci le cose sistematicamente, si può dire che l'Europa orientale è sotto il dominio etnico degli Slavi e dei Finni, mentre più ad occidente si profila il contrasto fra una regione nord-occidentale (nella quale penetra largamente l'Atlantico con il Mare del Nord e il Mar Baltico), che è un dominio etnico dei Germani, e una regione sud-occidentale, gravitante sul Mediterraneo, che è un dominio etnico latino. L'Europa danubiana e balcanica appare, fra le tre regioni citate, un tipico ter-

Superficie, popolazione e densità degli Stati d'Europa, del Levante e dell'Africa Settentrionale

Stato	Superficie kmq.	Abitanti	Densità per kmq.
Europa:			
Albania	27.500	1.038.000	38
Belgio	30.500	8.361.000	274
Bulgaria	103.100	6.319.000	61
Danimarca	42.900	3.750.000	87
Estonia	47.500	1.131.000	24
Finlandia	388.300	3.810.000	10
Francia	551.000	42.000.000	76
Germania (compr. Boemia e Moravia)	635.000	86.500.000	136
Gran Bretagna e Irlanda del Nord	241.800	47.350.000	195
Grecia	124.200	7.000.000	56
Islanda	102.800	117.000	1
Italia	310.200	44.000.000	142
Iugoslavia	248.700	15.400.000	62
Lettonia	65.800	1.971.000	30
Liechtenstein	160	12.000	75
Lituania	52.800	2.400.000	45
Lussemburgo	2.600	300.000	116
Norvegia	323.800	2.900.000	9
Paesi Bassi	34.200	8.640.000	252
Polonia	389.500	35.000.000	90
» Zona tedesca	*185.100*	*22.000.000*	*119*
» Zona russa	*204.400*	*13.000.000*	*64*
Portogallo	89.600	7.300.000	81
Romania	295.000	19.600.000	67
Svezia	448.500	6.285.000	14
Svizzera	41.300	4.183.000	101
Spagna	497.900	25.000.000	50
Slovacchia	37.500	2.500.000	67
Turchia Europea	24.000	1.500.000	63
Ungheria	105.000	10.100.000	96
U.R.S.S. Europea	4.702.200	127.900.000	27
Levante:			
Turchia Asiatica	750.000	15.500.000	22
Iraq	302.000	3.600.000	12
Persia	1.643.600	16.000.000	10
U.R.S.S. Asiatica	16.474.000	45.000.000	3
Cipro	9.300	371.000	40
Palestina	27.000	1.400	54
Transgiordania	40.000	350	8
Siria	197.000	3.400.000	17
Isole italiane dell'Egeo	2.500	150.000	60
Arabia Saudiana	1.108.000	5.500.000	5
Africa Settentrionale:			
Egitto	994.000	17.000.000	17
Egitto (senza deserto)	*35.200*	*17.000.000*	*483*
Algeria	2.137.900	8.000.000	4
Marocco Francese	420.000	6.500.000	15
Marocco Spagnolo	28.200	800.000	27
Tunisia	125.100	2.700.000	21
Libia	1.774.000	920.000	1

PER FACILITARE LA LETTURA DELLA «CARTA DELL'EUROPA ETNOGRAFICA» — ANNESSA AL PRESENTE FASCICOLO DE «LE VIE D'ITALIA» — E DESUMERNE PRECISAMENTE LA DENSITÀ DEMOGRAFICA, DIAMO QUI IL NUMERO DEGLI ABITANTI DI CIASCUN PAESE IN CIFRE ASSOLUTE E IN RELAZIONE ALLA LORO SUPERFICIE TERRITORIALE (NUMERO DEGLI ABITANTI PER KMQ.). LE CIFRE SI BASANO SULLE PIÙ RECENTI PUBBLICAZIONI UFFICIALI.

storio di contrasti e di miscele, cui hanno partecipato tanto elementi indigeni, quanto altri giunti in essa dalle suddette aree confinanti o dal sud-est: vi si nota perciò una grande frammentazione etnica, e, in ampie zone, i confini fra le varie nazionalità sono estremamente intricati e confusi.

Le quattro zone europee così delineate presentano altri tratti caratteristici. L'Europa orientale, slavo-finnica, è, anche per la natura del suolo e per i caratteri del clima, un mondo ben distinto. Le sue divisioni interne risultano, più che altro, dalla latitudine e, quindi, dal succedersi da nord a sud di tre zone climatico-botaniche. La prima, costituita dalle grandi foreste di conifere, sino all'altezza circa del golfo di Finlandia, è rimasta, sino ad un'età assai recente, in pieno possesso dei Finni: essa conserva tracce di elementi razziali anche più arcaici. Segue la zona centrale dei boschi misti di aghifoglie e latifoglie, ridotta poi a regione cerealicola, che fu il centro di sviluppo dei Russi e comprende tutte le loro più antiche città. La terza, più meridionale, delle steppe, fu il corridoio principale delle invasioni asiatiche. Per effetto di queste e per più remoti rapporti di substrato, l'Europa orientale è una vera regione di transizione fra l'Europa e l'Asia.

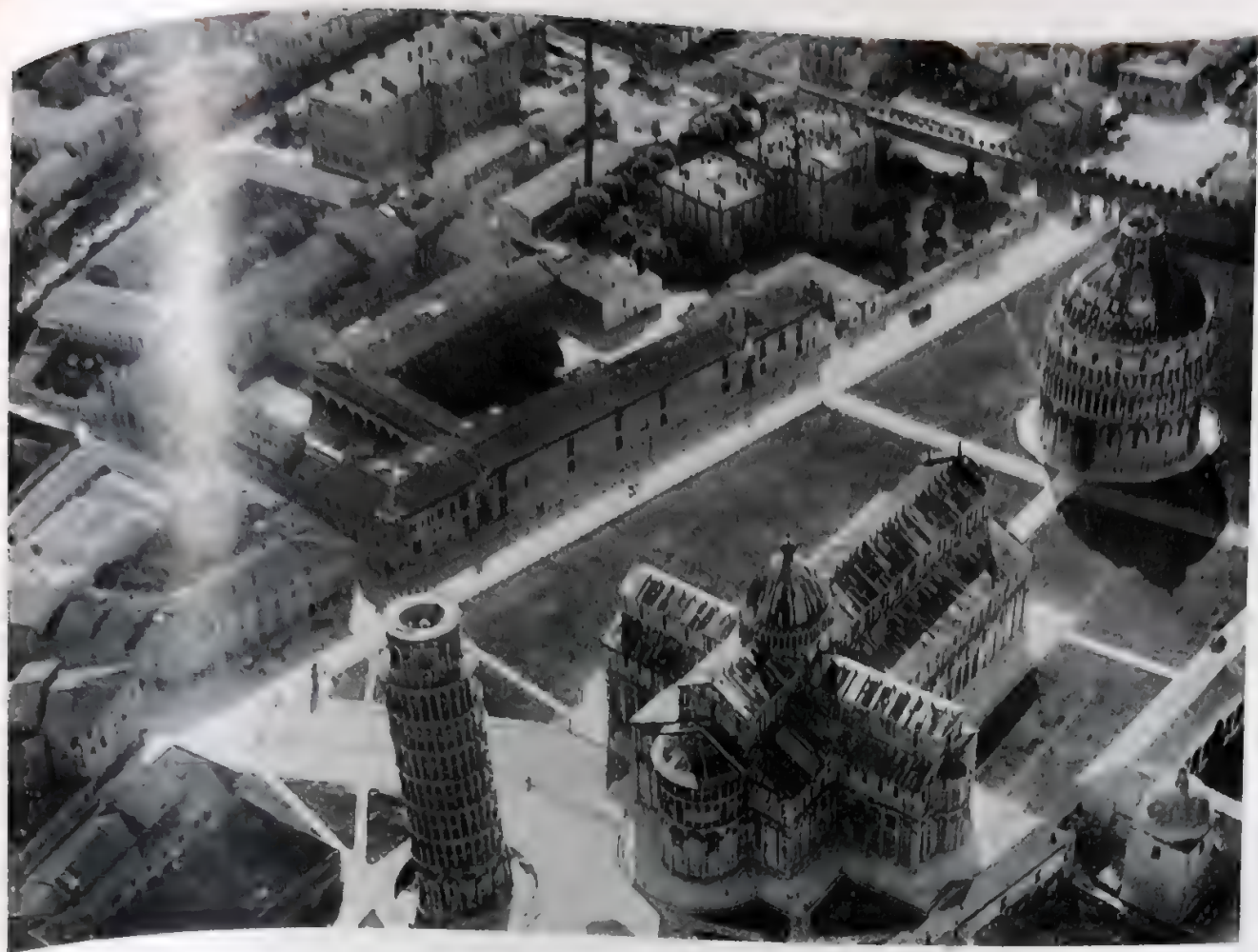
L'Europa balcanica e danubiana si segnala soprattutto per la natura montana del suolo e per la frammentazione del rilievo: i quali concorrono poi a spiegarci anche l'estrema complessità del suo mondo etnico. Le ultime pendici montane si bagnano nel tepore del Mediterraneo, mentre la valle del Danubio la congiunge alle ventose pianure steppiche orientali, ma offre una via di comunicazione e di contatto anche con l'Europa centrale. Fra le altre due regioni, la germanica e la latina, vi è un contrasto climatico, ma non così marcato come potrebbe far supporre la differenza di latitudine, perché in entrambe domina un clima marittimo e i venti e le correnti marine provenienti dall'Atlantico rendono possibili le coltivazioni tipiche dell'Europa centrale (frumento, frutta) non solo in tutto l'arcipelago britannico, ma anche nella zona costiera della Norvegia, sin quasi al 65° parallelo. Questo clima oceanico si estende anche a una parte della Francia, ma la maggior porzione dell'Europa latina è sotto un cielo più meridionale, ha un clima alquanto meno umido e decisamente più caldo. Il prevalere di una vegetazione sempre verde, sclerofillica, conferisce al paesaggio delle zone più strettamente mediterranee una impronta inconfondibile.

Più che i contrasti climatici han pesato tuttavia sul destino storico delle due Europe occidentali i fattori di situazione: ché a questi l'Europa latina deve la sua precoce civiltà e i rapporti con le sponde asiatiche e con quelle africane, e l'Europa germanica il suo più tardo sviluppo storico e l'espansione marittima verso i freddi mari settentrionali.

La moderna civiltà occidentale, che ha esteso tanti elementi comuni di vita su tutta questa nostra parte di mondo, non ha cancellato i caratteri culturali proprî a ciascuna nazione e proprî anche alle maggiori entità regionali qui delineate. Essi sono, in parte, di ben nota origine storica: l'impronta di Roma fu decisiva per l'Europa latina, come lo fu più tardi per l'Europa del nord-ovest quella della cultura germanica medioevale, mentre un analogo ufficio venne esercitato nell'Europa orientale e balcanica dall'influsso di Bisanzio.

E talvolta questi influssi culturali hanno avuto importanza decisiva nel determinare certe affinità elettive o certe irreducibili differenziazioni fra i diversi gruppi etnici, anche in contrasto con le parentele linguistiche: esempio tipico, operante dentro a più organismi politici, quello degli Slavi di rito latino, cioè romanizzati (Polacchi, Boemi, Sloveni, Croati), e della loro ripugnanza ad essere fusi o confusi con gli Slavi di rito greco.

D'altra parte, la più recente storia dell'Europa ci ha pure fatto assistere a spostamenti etnici notevolissimi – come diretta conseguenza del mutare delle condizioni politiche – quali forse non si erano verificati dal Medioevo in poi. Tedeschi migranti dall'Alsazia-Lorena, dalla Slesia e dalla Russia verso il territorio della nazione madre, Greci affluenti dall'Asia minore e dalla Tracia nell'antica madrepatria, Bulgari costretti ad abbandonare le sponde dell'Egeo o le pianure della Russia meridionale. Le nazioni europee più consapevoli tendono ormai a formare anche « territori etnici » compatti e omogenei, dentro ai loro confini naturali: richiamando e raccogliendo gli elementi distaccati e dispersi fuori del nucleo nazionale, espellendo da questo gli elementi estranei che non sia possibile o non sia opportuno assimilare. La *Carta dell'Europa etnografica* mostra assai bene dove questo còmpito risulti terribilmente arduo e complesso, dove invece esso lasci intravvedere la possibilità di creare ad uno Stato nazionale un confine politico che sia al tempo stesso un confine naturale ed un confine etnico: cioè, un confine *eterno*, come quello che il suolo e la storia hanno preparato alla nazione italiana sulle Alpi.

RENATO BIASUTTI

PISA – LA CROCE TRA LA TIARA E IL CANDELABRO.

UNA RIVOLUZIONE DAL CIELO

Quel che dirò non sarà né un bel ricamo di parole e d'immagini su un argomento d'estetica, né una « variazione » su un tema musicale; ma l'esposizione di idee precise, su fatti ben definiti, in vista di conseguenze reali che interessano la civiltà tutta nella sua espressione più significativa: l'architettura dei singoli edifici delle città.

Da quando si sono aperte le strade del cielo, e tendono a diventare le grandi strade dell'umanità ansiosa di spazio e spasimante di velocità, l'architettura ha subìta una nuova legge e assunta una nuova responsabilità, perché le si è imposta una nuova prospettiva.

E nessuno [illegible] ancora accorto (nemmeno gli architetti in [illegible]glio di modernità) di questa nuova funzione [illegible]ressiva, che non solo trasfigurerà, ma [illegible]erà le forme costruttive in una vera e [illegible] rivoluzione: la rivoluzione dal cielo.

Finora, e [illegible] lontani millenni civili, l'architetto ha [illegible] al suo edificio da terra, gli s'è posto [illegible]ti, gli ha girato intorno, lo ha osservato [illegible] spalle: ha studiato facciate e fiancate, absidi e contrafforti, e infine fastigi e tetti in quanto si vedano dal basso: e, se era un architetto sul serio, ha cercato non soltanto che tutti questi elementi, visti dalla gente che passa per la strada, si componessero in una unità armoniosa e significativa, ma riflettessero e sintetizzassero la struttura interiore, e quindi l'uso, lo scopo, e l'ideale dell'edificio; sopra tutto se l'edificio era un grande palazzo pubblico, una cattedrale, un monumento.

L'architettura novecentesca, con tutto il sommuoversi di idee e di aspirazioni, con tutte le ricerche di nuove bellezze e di rispondenze razionali alle necessità della costruzione e ai gusti semplificati della vita moderna, non ha fatto altro: anzi, s'è talmente incantata sulla espressione dal basso di officine, di stazioni e rimesse d'aviazione, di strutture navali, che ha portato gli elementi di queste architetture nel palazzo, nella chiesa, nella casa, nel monumento; e ha trascurato a tal punto la vista appena un poco più alta dal suolo, che ha quasi aboliti i tetti, raschiati via i frontali, ridotti i porticati a pilastrate scoperte, lasciati al caso i cortili e gli spazii tra edifici contigui.

FIRENZE – IL SUPERBO ECCESSO DELLA CUPOLA CHE SMAGRISCE LA CHIESA.

E ha fatto un passo indietro, invece di farne uno in avanti. Un passo in avanti, né l'edificio, né la città, né l'architettura, né l'urbanesimo non lo potevano fare se non tenendo conto della vista dall'alto: essendo chiaro che l'aeroplano è il mezzo di locomozione dell'avvenire, e le grandi strade quelle dell'aria, e le partenze e gli arrivi, che con le architetture si cerca di rendere sempre più attraenti, imponenti e memorabili, saranno tra non molto dal cielo e non dalla terra.

Sulle coste, da millenni, le città di mare si mostrano monumentali sopra tutto alla riva, in modo da apparir grandiose appena scorte dalla nuda lontananza; nelle città moderne, che sono tutte città d'aria – ossia affacciate su l'oceano dell'aria – nessuno ha ancora pensato a creare questa prima sensazione di bellezza, di grandezza, di signorilità o d'impero.

Il primo artista – credo – nel mondo, che abbia sentito, affrontato e risolto questo problema, è stato l'italiano Eugenio Baroni.

Geniale e perciò pieno d'avvenire anche nell'architettura, come è stato nella scultura, egli, ideando il Monumento al Soldato per il S. Mi-[illegible] ha immaginato la « Via Crucis Trionfale », [illegible] svolgendosi in una lunga scalea, sfociando [illegible] trinceramento ingigantito, e ripigliando [illegible] in un nido di vedetta, assumeva dall'aria la forma d'una immensa croce posata sul monte – impastato di sangue eroico – e nello stesso tempo la forma d'un aeroplano in attesa di slanciarsi a volo sopra l'esercito dei morti, risorgenti al grido d'allarme della patria: due linee che combaciavano perfettamente; due idee lampeggianti in un continuo sovrammettersi, che le rendeva ad ogni contatto più vive.

Questa concezione architettonica ci ha fatto subito pensare, con un sobbalzo di commozione, che gli architetti cristiani da duemila anni, come se avessero presentito l'aprirsi delle vie dell'aria, avevano già disseminata la terra di croci; che il simbolo della civiltà cristiana, l'unica civiltà integrale ed eterna, ha segnato le tappe d'ogni marcia della cristianità nei continenti; che ogni città ha nel cuore il segno della croce come il sigillo della sua nobiltà spirituale.

Chi s'era avvisto fino ad oggi che le cattedrali erano in forma di croce? Lo sapevano gli studiosi d'architettura, che per ogni chiesa interrogano le piante, e ricordano che, per esempio, la massima chiesa della cristianità, che è San Pietro in Roma, è stata ideata e iniziata da Bramante a croce greca, e poi da Raffaello allungata in croce latina, e poi da Michelangiolo riportata alla croce greca, ossia « alla verità »; lo leggevano i visitatori con la guida in mano e il naso all'aria, o se lo sentivano ripetere dai ciceroni; ma

MILANO = LA CROCE IRTA DI FIAMME PIETRIFICATE.

PADOVA = LA CROCE OPPRESSA E VELATA DALLE CUPOLE.

VERONA – PONTE E MERLATURE SI RICOSTRUISCONO IN OMBRE SULL'ADIGE.

nessuno, mai, aveva realmente *visto*: dall'esterno, facciata, fianchi, absidi, facevano ognuno per conto suo, e tutt'al più si coglievano movimenti d'angolo; dall'interno, la lunghezza delle navate, la foresta delle colonne, le intrecciate prospettive dei pilastri nascondevano le due braccia e accorciavano la parte terminale, occultata quasi sempre dall'altare.

Ma ecco, l'uomo vola; e le cattedrali dicono la loro vera parola: Pisa ha la sua croce di mirabile proporzione, tra il candelabro del campanile e la tiara del battistero; Milano ha la sua croce viva come di fiamme pietrificate nella ressa delle case, che tuttavia non osano avvicinarsi; Bologna ha la sua nuda, severa croce di S. Francesco, tra edifici altrettanto monacali; e i contrafforti non ne turbano l'austerità della linea...

Ed ecco che, viste di lassù, queste croci rivelano (a volte anche dove, dal suolo, la cattedrale sembrava più genialmente espressiva e più ricca) [illegible] confusione d'elementi che sovraccaricano [illegible] persino la deformano, o addirittura la cancellano; come il Santo di Padova, con [illegible] che s'en ressa a capo della [illegible] la visione [illegible]; peggio [illegible] Santa Maria del Fiore [illegible], e la cu- [illegible] [illegible] [illegible]

C'è da giurare che se il Brunelleschi avesse pensato alla visione dall'alto, non dico avrebbe tarpato il volo della sua superba cupola, che gli era suggerita dalla morbida ascesa delle belle colline toscane, ma avrebbe irrobustita l'ossatura delle navate, e resa più evidente la croce.

Basterebbe questo a dimostrare come dall'aviazione nasca all'architettura un nuovo dovere e una ragione di vittoria o di sconfitta; un bisogno e una possibilità espressiva, in cui c'è (finalmente, nell'arte che ne ha così pochi!) un campo del tutto nuovo e libero alla genialità e all'ardimento.

Chi avrebbe immaginato, prima d'ora, che le ombre avessero una così alta e prepotente forza ornamentale nell'architettura, da imporsi persino alla fabbrica che le genera?

Quando camminate a terra sull'ombra proiettata da un edificio, voi – in parte perché ben raramente, andando, ci si guarda ai piedi, in parte perché l'ombra, dall'altezza dei vostri occhi, è un sottilissimo velo, e lascia che s'esprimano in tutta la loro gagliardia le cose su cui si stende – non vi rendete conto che l'ombra abbia una qualsiasi consistenza e forma architettonica.

Ma dall'alto l'ombra, alle sue ore, si condensa, prende corpo, si sintetizza, diventa cosa reale, ci dà una sensazione non solo di linea, ma an-

BOLOGNA – LA CROCE MONACALE.

ROMA – L'ARCO DI COSTANTINO E LA SUA OMBRA.

GRAMMICHELE – IL GENIO GEOMETRICO.

che di mole; riproduce le forme dell'edificio da cui nasce, le svolge, le distende, le allunga; può dare inaspettatamente, e già dà, una esaltazione o una caricatura dell'edificio stesso: potrebbe generare persino spiacevolissime sorprese: l'architetto ne deve tenere il massimo conto.

Mirate in Roma, sul margine della via dell'Impero, l'ombra dell'arco di Costantino: è più imponente del monumento stesso; continua in senso dell'arco, e lo ripete con la linea di pianta d'un Circo. Guardate a Verona il ponte sull'Adige: ogni torre e ogni merlatura (creandosi anche qui il gioco d'ampliamento dell'arco) acquista un valore e un significato che quasi esasperano quelli che l'architetto ha messo nella sua costruzione: la più tenue discordanza diventerebbe una insopportabile stonatura; mentre, in realtà, il ponte fu costruito con tale impeto d'ispirazione che la sua immagine, distesa sulle calme acque dell'Adige, non fa che moltiplicarne i valori.

L'architetto dell'avvenire potrà disegnare negli spazii vuoti, con fantasia abbandonata al canto: e la libertà è infinita, e le possibilità sono esaltanti.

Dove le acque vengono a contatto con la terra, le [illegible] hanno cominciato a mettere un [illegible] nelle linee della città; a modellare i gruppi architettonici nel senso dell'unità. Perché questo importa: passare dalla creazione dell'edificio singolo, alla creazione delle masse: « architettura di masse », potrebbe diventare un'espressione parallela alle tanto ambite « teatro di masse » e « letteratura di masse ».

Oggi si parla d'urbanistica.

Ecco: si deve passare dall'architettura all'urbanistica; ma non si può passarci che dalle strade azzurre.

Le acque han cominciato l'opera; la città che è percorsa da un fiume assume grandiose linee d'insieme: Roma – nell'ansa ritmata dai tre ponti a raggiera e a distanze eguali, e dominata dalla mole di Castel Sant'Angelo – vive, nella visione dall'alto, come un complesso organico ed espressivo, bellissimo.

L'isola di S. Giulio, nel Lago d'Orta, che ha fatto esclamare a un poeta volante: « Dal cielo è caduta una lacrima di case », è una creatura unica, in cui non si pensa nemmeno a distinguere fabbricato da fabbricato, come vedendo una bella donna non si pensa a dissociare, separandole, la sua testa, le sue braccia, il suo busto.

Ma una specie di genio istintivo, una specie di ispirazione incosciente (un miracolo che tanto più impressiona in quanto s'è sviluppato attraverso generazioni) ha già dato significazione e armonia urbanistica a talune città.

IL TEVERE MODELLA ROMA.

L'ISOLA DI S. GIULIO SUL LAGO D'ORTA — LE ACQUE HAN CREATO IL GIOIELLO.

CASTELGANDOLFO – L'ISTINTO URBANISTICO S'È FERMATO A MEZZO DELLA SUA CREAZIONE.

Vicino a Catania c'è Grammichele: la piazza pare già studiata dall'alto: certe linee concentriche, certe strade che irraggiano dai vertici del bel poligono, paiono dettate da una ideazione geometrica consapevole.

E l'incrocio al centro di Bergamo bassa, con le macchie ad angolo degli alberi, le belle stuoie verdi del viale, i due tappeti di marmi colorati, e gli edifici d'imbocco, si compone in un'armonia ricca e gagliarda.

La vecchia Redipuglia l'avevano costruita gli uomini: forse non avevano pensato che se ne creava questo superbo scudo eroico, gettato da un Dio battagliero sulla terra; ma meno ancora pensavano i borghigiani che han creato Montecompatri a quest'altro scudo, orgogliosamente umbilicato dalla chiesa, con quella bella linea ascendente ad elissi.

E se i costruttori di Castel Gandolfo, estiva residenza del Papa, avessero sentita questa mi[illegible] [illegible]azione urbanistica, bastava che a destra le case si fossero diffuse un po' come a [illegible]stra, e dietro l'enorme palazzo si fossero [illegible] [illegible] altre costruzioni, perché il paese [illegible] [illegible] detto ai volatori il suo segreto.

[illegible] [illegible]inazioni? fantasie? superfluità?

[illegible] l'imposizione dell'età nuova: è un'epoca [illegible]le di mettere la sua impronta sulle [illegible] [illegible]tre e investe del suo anelito febbrile.

Ed è una domanda urgente! E già, dove non si risponde sùbito, e con risolutezza, appare il caos: la bruttezza corrompe il volto delle città che dovrebbero essere più grandi, con la nota più miserevole e insopportabile: quella della confusione inespressiva.

Volete un esempio?

Ecco la città giardino di Roma.

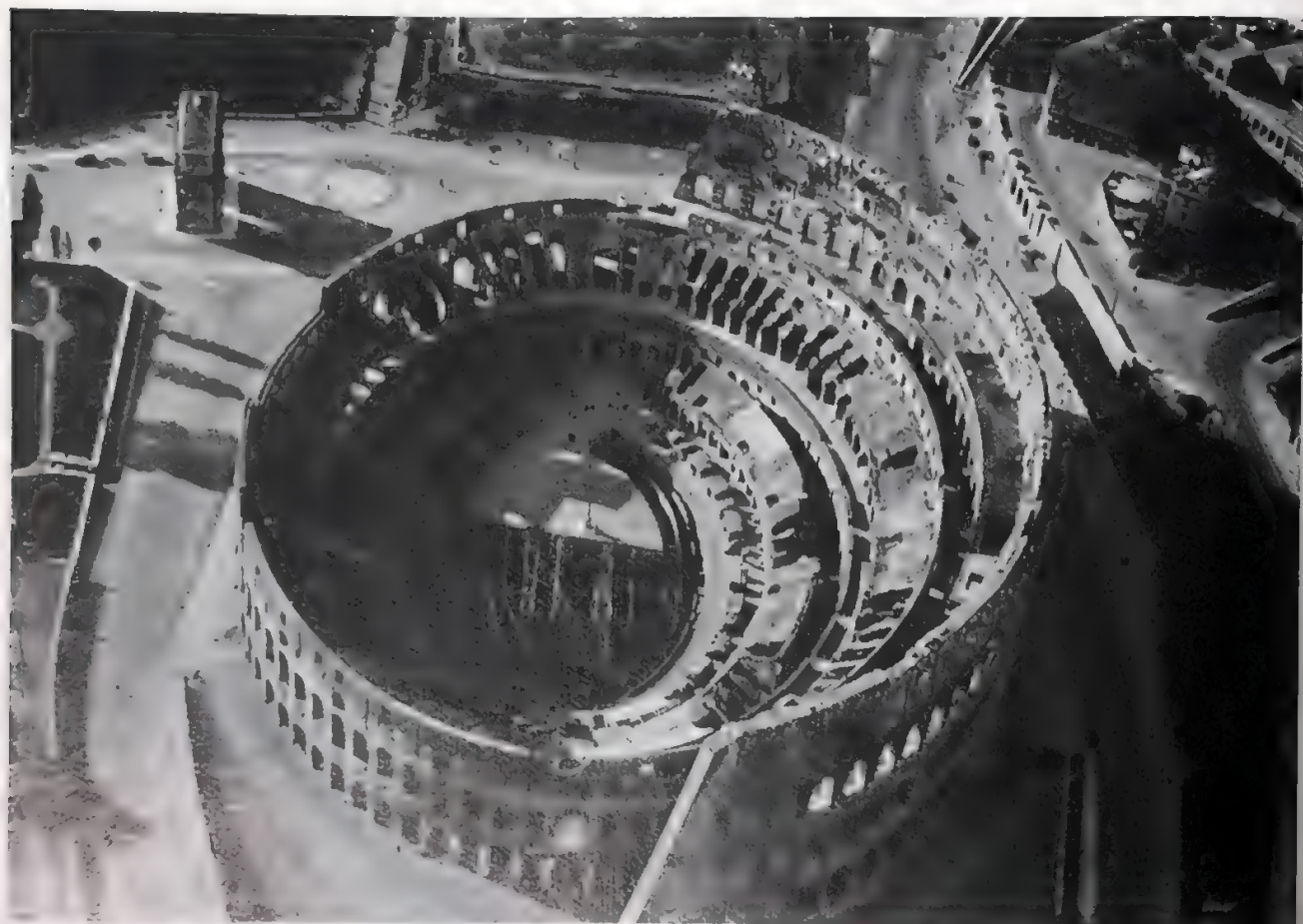
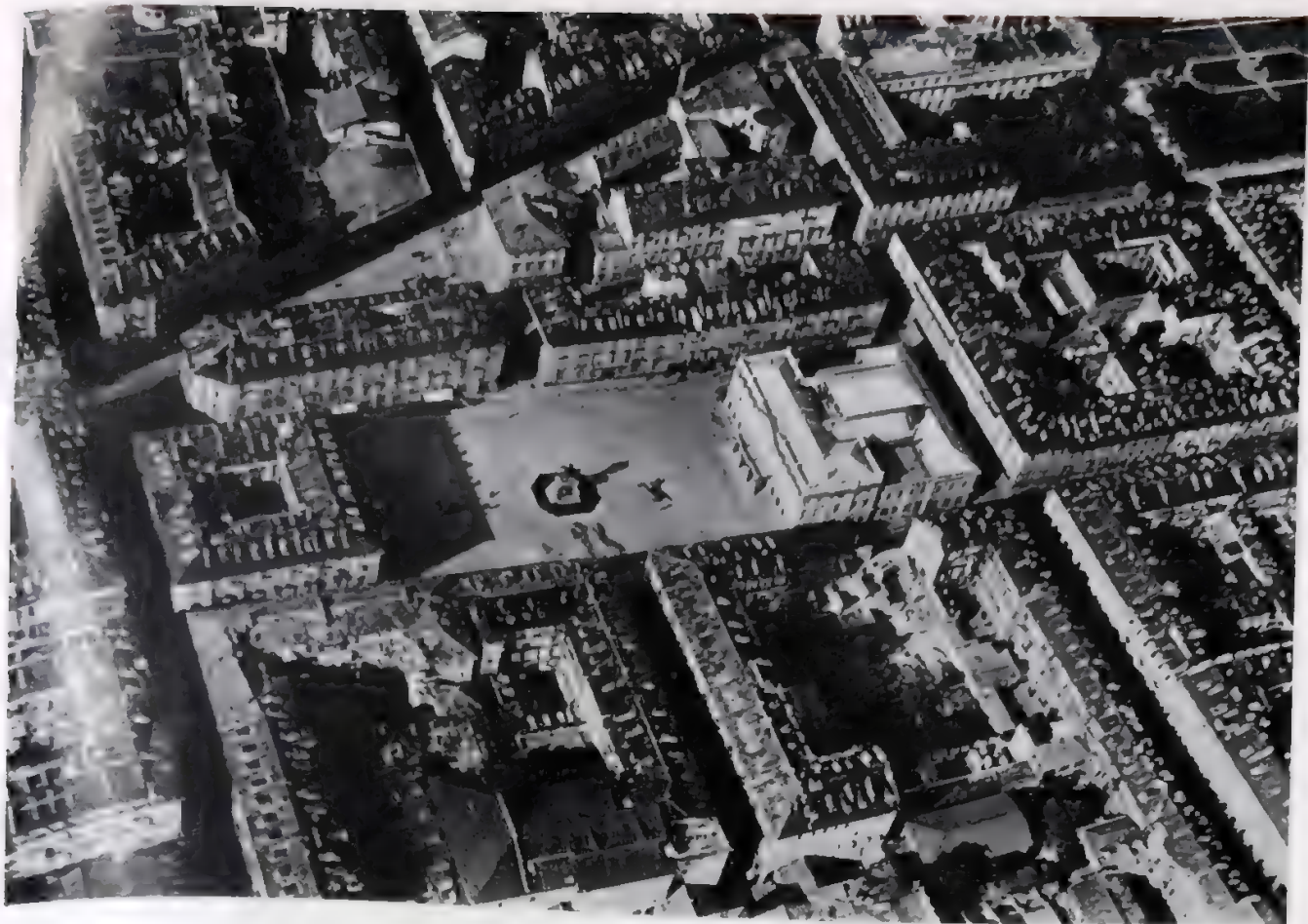
Pare dall'alto una incrostazione di conchiglie su una bassa scogliera. Non una linea, non una composizione di masse, non una mole che accentri e domini, non un movimento che ascenda e dilunghi.

Non c'è da avvilirsi, soltanto perché c'è una scusa: non ci si pensava; come non ci han pensato i costruttori di Genova, così superba (davvero la Superba) dal mare, così brutta dall'alto, che quello stesso poeta volante l'ha chiamata «una coffa di macerie rovesciata su un lembo di raso verde»; come non ci han pensato gli antichi costruttori di Firenze che, tolti i tre grandi edifici del centro, è un guazzabuglio di case senza unità né di forme né di movimento né di significato: ed è tanto bella, dal basso, in ogni angolo....

Mentre ecco Torino: troppo simmetrica? Forse: il carattere ordinato, metodico, severo dei Piemontesi vi si riflette; ma è una città che dice, a quelli che la guardano dal cielo, qualche cosa! E ai nuovi costruttori impone la riflessione.

REDIPUGLIA — IL GRANDE SCUDO EROICO.

[illegible] — L'ISPIRAZIONE INCONSAPEVOLE HA ARCHITETTATO QUEST'ALTRO SCUDO.

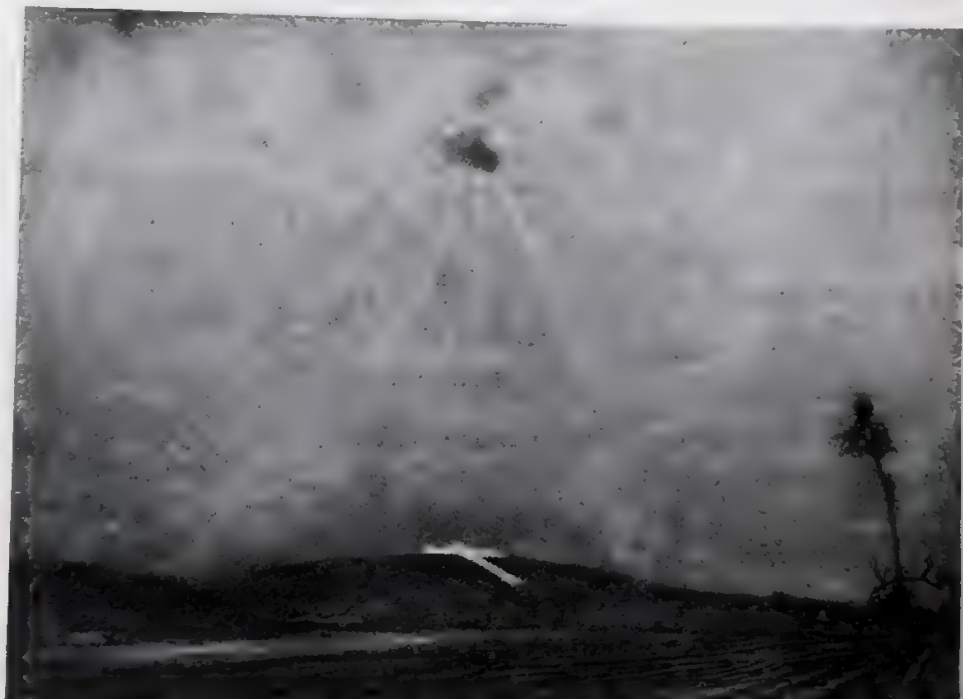
ROMA — LA CITTÀ GIARDINO: QUEL CHE ACCADE A DIMENTICARSI DELLE STRADE AZZURRE.

ROMA — IL COLOSSEO AMMONISCE...

TORINO - UNA CITTÀ DISCIPLINATA.

Sappiano essi che cosa diventi, vista dall'alto, la squadrata città universitaria di Roma, e se (a confrontarla con quella di Torino) i tetti negli edifici hanno o non hanno una loro funzione estetica, oltre che pratica.

E termino a notare che cosa diventi (« il dente cariato di Roma », ha osato dire ancora il poeta volante), visto dall'alto, quel Colosseo che dal basso ci impone il senso di tutta la grandezza romana raccolta in una triplice corona di formidabili orgogli.

Lo intuì il Bernini, forse perché aveva quella sbrigliata fantasia che ha gonfiato, ritorto, fatto esplodere e vibrare del più audace dinamismo il marmo delle sue sculture. Egli ha disegnato con tale impeto di ispirazione il porticato di San Pietro, che ecco (esempio unico forse per la urbanistica dell'avvenire) l'abbraccio che la cattolicità da un universo umano, dal cielo si vede esprimersi, grandioso, appassionato, palpitante, come la parola mistica di Cristo, il quale s'è volto a chiamare a tutti gli orizzonti, e attende al suo cuore le turbe: in Roma!

(*Fot. del Ministero dell' Aeronautica*)

ETTORE COZZANI

EUGENIO BARONI. — LA CROCE SOGNATA SUL SAN MICHELE.

LE CASE SI RIPETONO IDENTICHE LUNGO LA STRADA DIRITTA.

L'EDILIZIA POPOLARE IN SICILIA

La risoluzione del problema dell'edilizia rurale in Sicilia è oggi imposta dai provvedimenti statali per il frazionamento del latifondo, che per secoli ha condannato alla stasi l'agricoltura dell'Isola. Ma questa invocata soluzione presuppone una conoscenza precisa e particolare dell'edilizia rurale, che in Sicilia presenta elementi essenziali per lo studio dell'evoluzione delle forme architettoniche e documenta l'esperienza di più generazioni nei rapporti tra la terra e la casa.

Credo che veramente profonda sia la gioia del turista nel comprendere ad un tratto, o lentamente, la più intima essenza di un paese e di un popolo, nel vedere rivelati ai suoi occhi i caratteri del paesaggio e come esso si armonizzi con le opere dell'uomo e con l'indole della popolazione, creando quel profondo equilibrio nel tempo e nello spazio che i filosofi hanno intravisto e tentato di spiegare, ognuno a modo suo. A comprendere questo equilibrio si può arrivare per via analitica, attraverso lunghi studii, minute visite, pazienti documentazioni, oppure per istantaneo intuito, reagendo la nostra sensibilità ad un improvviso stimolo. [illegible]do di avere compreso la Toscana nel [illegible]posanto di Pisa. Tutto mi è apparso assai [illegible] evidente, facile: Dante è uscito dalla [illegible] d estetizzante in cui lo ha [illegible]tà, ed è diventato un Fiorentino [illegible], come Donatello, che tornava allo studio carico di buone cose da mangiare, ed il buon Duprè innamorato della sua stiratrice. E la campagna soave si fondeva coll'immagine dei santi dipinta sui quadri, e sul rustico bugnato di Palazzo Vecchio sembravano ancora penzolare gli impiccati, come li vide il Pisanello.

Una simile comprensione riesce molto difficile al turista in Sicilia. E ciò per diverse ragioni. Spesso il giro turistico si limita alla Conca d'Oro, ed alla riviera orientale, da Siracusa a Taormina. E poiché si pensa alla Sicilia come ad un insieme omogeneo, ecco che si generalizza; si forma la persuasione che tutta l'isola abbia le stesse caratteristiche delle brevi zone costiere visitate e si formano le leggende relative ad una terra ubertosissima, benedetta da Dio, dove in eterna primavera vive un popolo fatalista ed inerte, pieno di estro canterino.

Siamo ben lontani da tutto ciò. Basta sfogliare le due fondamentali pubblicazioni della

L'ARCHITETTURA NON È CHE UN GIOCO DI VOLUMI SOTTO LA LUCE... (REGIONE ETNEA).

Consociazione [illegible] ve alla Sicilia per av[illegible] netta sensazione dell'[illegible] re. La Sicilia non è un[illegible] a entità.

Per compren[illegible] non basta aver gu[illegible] to le campagne paler[illegible] ne dai giardini di M[illegible] ale e quelle etnee da[illegible] tro di Taormina; b[illegible] a aver attraversato pe[illegible] lome-tri, a dorso d[illegible] lo, la zona del latifo[illegible] dalla quale l'acqua [illegible] brava fuggire, e la cui [illegible] a giallezza irradia tale a[illegible] hante luce, che il cie[illegible] ne impallidisce; bisogna aver visto in Agrigento il Medioevo fondersi con la più vetusta bellezza classica, ed in Trapani, in Marsala, l'urgere dei traffici; bisogna aver compulsato le vecchie carte che ci testimoniano l'immane periodico sforzo ricostruttivo mediante il quale le città orientali, da Vittoria a Messina, sorgono a nuova vita dopo i periodici e spaventevoli disastri tellurici; bisogna essersi soffermati a lungo in qualche centro urbano sperduto nell'interno e qui avere inteso la storia pesare come una cappa ed il futuro quasi arrestato dal lento scorrere del tempo.

Invito il turista a leggere, prima del viaggio in Sicilia, Verga ed alcune novelle del Pirandello e ciò che Borgese, Marconi e Pace hanno scritto per la Consociazione.

E questo non basta, aiuta a comprendere. Ma attraverso la parola scritta, la Sicilia rimane ancora astrazione letteraria, non impressione viva. Ed il turista vuole essere impressionato per via degli occhi.

Ora, in Sicilia esiste un elemento che può spiegare la complessa geografia e storia isolana in maniera piana, eppure profonda, senza richiedere preparazione speciale o costose peregrinazioni: ed è questa la edilizia popolana.

Ricordate in Verga « La casa del nespolo? ». E la bicocca dove Mastro Don Gesualdo rinchiude la sua anima insieme alla povera Deodata?

In queste case, raramente isolate e spesso raggruppate in [illegible] edi o grandi o grandissimi borghi, tu rit[illegible] l'anima del popolo siciliano con una evidenza che puoi riscontrare, dopo un lungo studio, [illegible] le architetture auliche, o nella grande arte e n[illegible] la letteratura fiorita.

L'isola ha [illegible] ito troppe e troppo profonde influenze perch[illegible] il turista possa facilmente vedere nelle forme create dall'uomo quella ideale continuità, che pure esiste; egli si confonde fra elementi greci, bizantini, musulmani, italiani; fra barocco trapanese, palermitano e catanese; non può riuscire a vedere come il Basile si innesti al Marvuglia, e come questi lentamente si evolva dall'arte settecentesca palermitana, dalla quale deriva il catanese Vaccarini, e come sieno divenuti nostri gli apporti seicenteschi e cinquecenteschi, attraverso una elaborazione intima, simile a quella che nel primo Medioevo aveva già creato il gotico ed il romanico siciliano.

Accanto e ai margini di quest'arte così effettivamente varia e brillante, discontinua, esiste la più umile edilizia del popolo, venuta su spontaneamente per dare asilo ai meno abbienti; opera non di architetti colti, ma di manovalanze più o meno povere, più o meno legate ai canoni della architettura che diremo ufficiale.

Esistono innanzi tutto le casette che direttamente si innestano all'opera di un grande architetto. Così tutte quelle sparse nelle adiacenze di Palermo ed oggi inserite nei nuovi quartieri, dove le maestranze hanno tentato di seguire pedissequamente, e coi mezzi di cui disponevano, quanto faceva in grande Venanzio Marvuglia. Sono queste, generalmente, case della piccola borghesia, più che del popolo. Esse tuttavia sembrano avvicinarsi, come consistenza, a quelle più strettamente popolane;

A MONREALE, INTORNO ALLA CATTEDRALE [illegible] SI [illegible] UMILI CASETTE POPOLANE.

ma non come espressione estetica, chè un abisso le separa. Siamo ancora in una fase di imitazione, che può riuscire pacchianamente simpatica, ma ha un livello artistico bassissimo.

Di colpo l'edilizia popolana si solleva a ben diverso livello quando abbandona ogni imitazione e si chiude in una sua nuda e quasi dolorosa essenzialità.

Tu non trovi in queste case un elemento, neanche minimo, che non abbia una immediata origine materialmente utilitaria. Non finestre, ma buchi; non cornici, ma sgocciolatoi; non paraste, ma grondaie; non gradinate, ma scale.

Secoli di storia hanno formato tutto ciò.

La terra di Sicilia per essere irrigata e coltivata ha bisogno di grandiosi impianti e di forti investimenti di capitali, di tutta una organizzazione che non può essere assunta dal contadino, ma che deve far capo a potenti organizzazioni industriali e statali. La depressione agricola, indirettamente voluta dagli Spagnoli e solo effimeramente [illegible], ridusse [illegible] limite [illegible] la popolazione [illegible]. Per secoli [illegible]

[illegible]

lano arricchisce, abbandona il vecchio schema, vuole la casa «alla cittadina»; ed abbiamo lo pseudo-Marvuglia o lo pseudo-novecento, spesso orribile imitazione formale ed incompresa, ma di cui il nuovo ricco si gloria, in quanto fa vedere che egli può permettersi il lusso di «buttare» dei soldi senza utile materialmente immediato. Queste case, lungo la fila delle più povere, oltre che una stonatura ed una insolenza, sono anche una bruttura. Sono la falsa perla enorme sulla cravatta sgargiante, il solitario fondo-di-bottiglia nell'anello di rame.

Le più povere case sembrano restringersi nelle compatte file, lungo le grandi strade di comunicazione od in complessi tentacolari ai culmini dei monti, e guardare sgomente a questo nuovo venuto insolentemente sgargiante. Non sono serene queste case, non si piegano in dolci flessuosità, come quelle del Napolitano, tutte mollezza di curve dai tetti ai balconi, alle finestre, alle scale; non si attardano in giuochi preziosi di volumi, come certa edilizia pugliese; ma squadrate [illegible]mmentarie, eppure compatte, angolose, [illegible]» quasi, come si direbbe in dialetto, [illegible]ano, nelle forme plastiche e nei valori [illegible]ici, l'anima del popolano.

[illegible] questo complesso profondo, e grandi luci [illegible] grandi ombre sono nel cuore, in egli alber[illegible] fieri sentimenti, fermi e decisi più di ogni

[illegible] sociale, [illegible]mente assoluti, ed è capace
di splendide [illegible]sità, di dedizioni e di sùbite [illegible] e [illegible] [illegible]ll'esteriore: ha il senso ge-[illegible] della sua [illegible]one sentimentale, e più di [illegible] altra voce [illegible] lui alto il senso del senso [illegible]. Egli è [illegible]vo ed insieme ha nell'animo [illegible] senso di [illegible] e di triste comprensione del destino del [illegible]do, come di gente conscia, da cui l'ingenua [illegible]ranza sia partita, un pessimismo per la [illegible] e per le cose, un disincanto per il mondo che [illegible] una profonda tristezza... ».

Leggi queste [illegible]ole di Pirro Marconi, e rivedi ancora V[illegible], Pirandello, l'autoritratto e l'Annunziata di [illegible]onello, e poi guarda le fotografie che illust[illegible] questo scritto.

Non ti spi[illegible] allora perché l'architettura siciliana non è [illegible]a partenopea, né quella pugliese, genovese, [illegible]scana, tedesca?

Ricordi i canti del popolo siciliano?

> [illegible] [illegible]votu suspirannu,
> [illegible] 'n terra e senza sonnu
> [illegible] jeu cuntimplannu
> [illegible] notti sino a jornu
> [illegible] un'ura a ripusari
> [illegible] st'afflittu cori.
> [illegible] jeu t'aiu a lassari?
> [illegible] mia finisci e mori.

La canzone è amorosa, e quasi umoristica al principio, un po' scherzevole; sembra che il poeta voglia nascondere sotto il sorriso la passione che gli urge dentro, e che appare ad un tratto energica e veemente, immediatamente legata al concetto della morte.

Ricordate invece la grandiosa serenità della canzone napoletana? Così la casa napolitana di Ischia e di Posillipo, pure nella sua essenzialità, ti riempie di gioia a guardarla, mentre quella siciliana ti fa arrestare pensoso e ti dà non so quale intimo senso di malinconia. E ciò non solo per l'adozione di diversi elementi costruttivi, come qualcuno pretende, o per semplici determinanti materiali; ma perché, inconsciamente, le maestranze costruttrici hanno raffigurato in quelle case gli atteggiamenti spirituali del popolo siciliano.

Quali gli elementi formali che hanno generato queste entità estetiche?

Essi sono diversissimi e, purtroppo, male documentabili attraverso le fotografie. In ciò si rispecchia la varietà degli aspetti isolani, alla quale abbiamo accennato.

Pure intorno ad un nocciolo centrale unitario elementi diversi si sono venuti accumulando, che non nascondono l'intima anima unitaria; ma l'atteggiano in forme diverse.

Nel Palermitano, da Termini a Castellammare, le case cubiche, ad uno o due piani, allineate, si coloriscono di policromie violente, rosse, azzurre, gialle. Tendenza a formazioni a nastro, o schemi stradali a pettine e a scacchiera, con elementi regolari e perfettamente rettilinei. Solo dove il terreno è acclive le strade si contorcono, le masse si spezzano, si frazionano, sorgono necessità di scale esterne, di gradini, spesso in soluzioni geniali.

ERICE — LE MASSE EDILIZIE, SNODANTISI LUNGO LE STRADE TORTUOSI . . .

In Val di Mazzara, nel pingue paese dei vini, l'edilizia popolana rurale diventa più ricca, più abbondante di case sparse, cubiche anche esse, quadrate, quasi un'astrazione geometrica; ma candide, abbacinanti, sormontate da una crocetta in pietra. Verso la riviera orientale, sulle ubertose falde dell'Etna, le case bianche spiccano fra i più ricchi agrumeti d'Italia, qualche volta a cortile interno; mentre altre case ed altri centri si abbarbicano neri, lava sulla lava, quasi una fioritura naturale della roccia o opera di corrosione dell'immane conflitto periodico del mare contro il fuoco.

Nell'interno scompaiono i colori. Le case, costruite pietra su pietra, mostrano nudi i muri di materiale calcareo o arenario, e si schierano su strade spesso larghe, dritte o tortuose, secondo l'andamento del suolo, ed i colori delle tegole, dei muri, delle porte, del terreno sembrano fondersi in uno solo.

Questi vari aspetti, e il sentimento unitario che essi ispirano, si sublimano in Erice, sull'acropoli dell'edilizia popolare siciliana. La città sorge in cima ad un monte, in una solitudine che domina il mare e la terra, giungendo quasi ad un significato mistico. Mentre nuove abitudini di vita venivano introdotte a valle e subivano tutto un ciclo d'azioni involutive, sulla cima isolata del monte sembra continuino le più nobili tradizioni della razza. Come nella grande cinta turrita che difende la città tu non sai più dove finisca l'opera megalitica e dove cominci quella medievale, così tu non puoi più distinguere l'edizia d'impianto aulico, catalana o barocca, perché la spontanea architettura popolana ha lentamente reagito su tutto quanto vi era di effimero, di aulico, di stilistico.

Le masse edilizie, snodantisi lungo le strade tortuose, appariscono come superficie murarie continue, del colore della roccia, con grande prevalenza dei pieni sui vuoti e dove nemmeno il diverso ritmo delle finestre ti denuncia la entità «facciata». E tu vedi integri e puri sul monte quei caratteri che a valle hai visti imbastarditi ed impotenti: la tragedia della piccola miseria cotidiana assume lassù quasi il carattere di un « epos » tragico; e traspira in forme ritmicamente composte, tutte prese da una profonda religiosità pagana, sublimatasi poi nel Cristianesimo.

Ed allora tu comprendi come la edilizia popolana dell'isola abbia profonde radici nelle più riposte qualità della razza, e guarderai ben più attentamente queste povere case che sembrano fuggire lungo le strade, quando passi in treno od in auto.

Potrai dire allora di conoscere, in qualche modo, almeno un aspetto di questa isola dalle mille vite.

EDOARDO CARACCIOLO

BERAT

(Da un'incisione ottocentesca. « Civica raccolta delle stampe » di Milano)

RICORDI D'ALBANIA

La « Guida d'Italia », edita dalla C. T. I., dopo essersi arricchita di un 24º volume relativo all'Africa Orientale Italiana, si completa ora — a pochi mesi dal giorno in cui le nostre unità di terra, di mare e d'aria furono invocate e calorosamente accolte dal popolo schipetaro — con un 25º volume dedicato all'Albania. La nuova Guida, diligente e compiuta, illustra l'Albania nei suoi aspetti paesistici, artistici ed economici, facendo risultare in piena luce le grandi opere di civiltà e di redenzione dovute al genio realizzatore degli Italiani. Nè si creda che questo volume, rapidamente allestito, sia frutto di improvvisazione, chè ad esso collaborarono autorevoli studiosi ed esperti, da tempo residenti nel Paese. Nulla che sia degno di rilievo vi è trascurato, dalla geografia alla geologia, dal clima alla storia, dai costumi alla lingua, dall'industria alle comunicazioni, dagli itinerari turistici alla descrizione delle città e luoghi notevoli. La comparsa della nuova Guida offre occasione a Filippo Tajani di rievocare un suo [illegible] le terre albanesi.

Ho per le mani, fresca ancora di quell'[illegible] di tipografia che tanto [illegible] hanno l'abitudine di scrivere [illegible] Guida dell'Albania [illegible] dore dalla Consociazione [illegible] Italiana. Ho scorso tutto il [illegible] ogni passo, al ricordo, [illegible] [illegible]

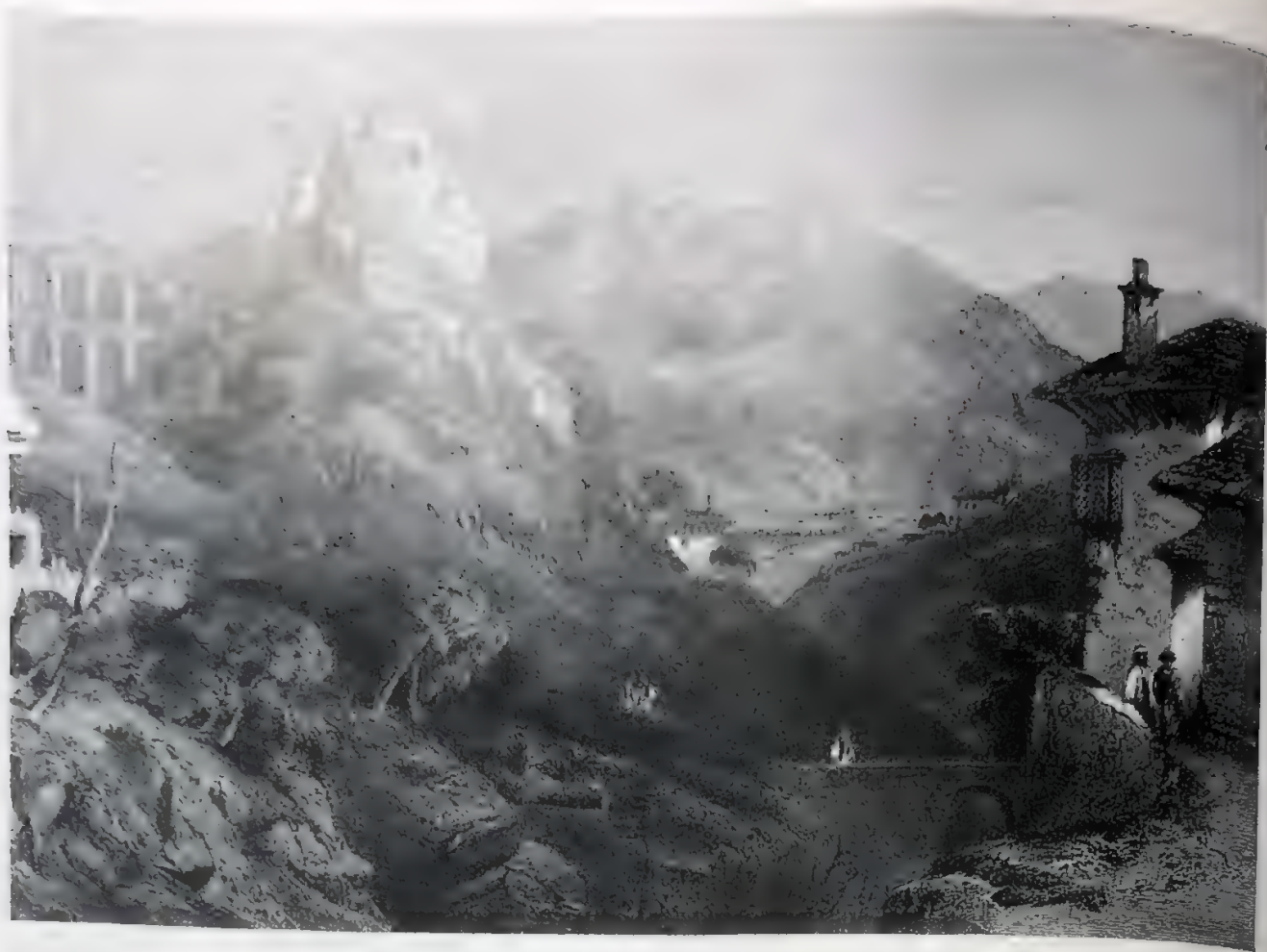
[illegible] di cui è detto anche nella Guida, volle incaricarmi di un'escursione, dirò così, tecnica in [illegible] territorio, allo scopo di trarne una monografia informativa sui lavori pubblici colà [illegible] e quelli ancora da compiere con un [illegible] contratto in Italia appunto per mezzo [illegible]. La monografia fu pubblicata sotto [illegible] « L'avvenire dell'Albania » ed ebbe una [illegible] stampa, accompagnata da un certo successo [illegible] vendita anche all'estero, perché gli [illegible] sono trapiantati un po' dappertutto, [illegible]mente nelle Americhe, ove sono addetti

ai la[illegible] che una volta vi facevano gli emigranti nostri, quando l'emigrazione era permessa, e, come questi, talvolta si arricchiscono, o almeno acquistano stima e considerazione. L'incarico mi aveva subito sedotto, perché mi sembrò dovuto a una curiosa predestinazione. Sapevo già qualche cosa dell'Albania. Il mio primo maestro di latino, in un modesto convitto di Basilicata, era stato un prete greco, che si chiamava *Scutari* ed era nato a S. Paolo Albanese, una delle tante colonie del Paese vicino sparse nel Mezzogiorno d'Italia e in Sicilia (1). Il professore Scutari era persona di cultura vasta, se non profonda, ed anche un po' poeta, per certi versucci che andava stampando per donarceli, e ci parlava spesso del suo paese d'origine. Vestiva una zimarra corta e portava in testa la tuba con l'orlo in alto, così caratteristica della religione ortodossa, una delle tre confessioni ammesse in Albania, ove a una minoranza dei due riti cattolici corrisponde la maggioranza di musulmani. Aveva per noi allievi una grande affezione e dava prova di una straordinaria gentilezza d'animo, che noi attribuivamo, per idealizzarla, più che alla persona, alla sua terra.

Un mio vecchio zio, ingegnere minerario, aveva vissuto per molti anni a Lungro, in provincia di Cosenza, ove esiste un grande giacimento di salgemma. Anche Lungro è parzialmente abitata da una colonia albanese, e mio zio aveva portato di là una governante, brava e

(1) Gli Albanesi censiti in Italia nel 1921 risiedono in 47 Comuni del Regno. Per circa metà (41.703) appartengono a 19 Comuni, dove rappresentano più del 90 per cento dell'intera popolazione; circa 2/5 a 18 Comuni, dove costituiscono dal 50 al 90 per cento; circa [illegible] a 10 Comuni, dove formano meno della metà dell'intera popolazione. (Vedi Savorgnan «Le colonie albanesi in Italia» in *Nuova Antologia*, 1° giugno 1939).

DONNA ALBANESE.

(Da un'incisione in acciaio del 1858. «Civica raccolta delle stampe» di Milano).

IL CASTELLO DI ARGIROCASTRO.

(*Da un'incisione inglese. « Civica raccolta delle stampe » di Milano*)

(*Da « Le [illegible]*)

buona donna, che in casa vestiva ancora il tipico costume nazionale, simile un po' a quello del nostro Abruzzo. Si chiamava *Straticò*, cognome tipico di Albania. Questa donna, dal profilo sottile e dalla statura imponente, come mi vide per la prima volta, volle subito mostrarmi un lungo pugnale che conservava nel suo cassettone. « Con questo, – mi disse, ma semplicemente, senza enfasi, come se fosse la cosa più naturale del mondo – le donne albanesi difendono il loro onore ». Aveva già oltrepassato i sessant'anni e le sue minacce non potevano più far paura a nessuno.

Mio zio Francesco, che, ottenuto il collocamento a riposo, si era stabilito a Vietri sul mare, stava scrivendo un grosso volume: « Le istorie albanesi » e si avvaleva di me, studente universitario a Napoli, per le ricerche nella Biblioteca Nazionale. Da questo libro, pubblicato nel 1887 ed ora introvabile, traggo alcune delle illustrazioni che accompagnano l'articolo.

Andai, dunque, in Albania e cominciai col fare il turista. Percorsi in automobile molti degli itinerari più interessanti, conobbi personalità indigene e italiane ivi residenti per ragioni d'ufficio e lessi i molti libri che avevo portato con me. I libri sull'Albania non si contano, perché questo Paese ha sempre destato la massima curiosità nel mondo, causa il distacco fra la sua civiltà arretrata, almeno in senso materiale, e

SCUTARI. *(Da un'incisione in acciaio del 1855. «Civica raccolta delle stampe» di Milano)*

quella dei Paesi occidentali prossimi ad esso, oltre che per le vicende politiche della sua indipendenza, sufficienti da sole a riempire più di un volume.

Non dimenticavo il mio compito, che era di natura prettamente tecnica; ma non seppi resistere, prima di dedicarmi alle strade e ai ponti, al desiderio di conoscere le curiose abitudini di cui parlavano i libri. Raccolsi così alcune informazioni, che riusciranno nuove per molti dei nostri lettori. Le tolgo in gran parte dall'opera del Bourcart «L'Albanie et les Albanais» (1).

È leggendaria l'ospitalità albanese verso il forestiero, ospitalità che riveste un carattere sacro. Per fare onore a un ospite, due nemici siedono alla stessa tavola, ben sapendo che, trascorso il termine di tregua, uno cercherà di uccider l'altro, per le ragioni che vedremo.

La religione dell'ospitalità il giovane Albanese l'apprende fin dai primi anni. Nell'accoglienza all'ospite si osservano gesti simbolici: quelli del padrone di casa che prende la briglia della vostra cavalcatura e vi regge la staffa per farvi discendere da cavallo; il servizio che fanno a tavola i giovani della famiglia, che vi presentano i piatti

MARCO BOTZARIS. *(Da «Le istorie albanesi» di Fr. Tajani, 1887)*

(1) Vedi anche *I. Bianchi*: «Usi e costumi del popolo albanese» ne «Le Vie d'Italia» del giugno 1939-XVII; *E. Baglioni*: «La viabilità in Albania», id., settembre 1939; *Mario Magnani*: «Le risorse minerarie dell'Albania», id., novembre 1939-XVIII.

ANTICO SOLDATO ALBANESE.

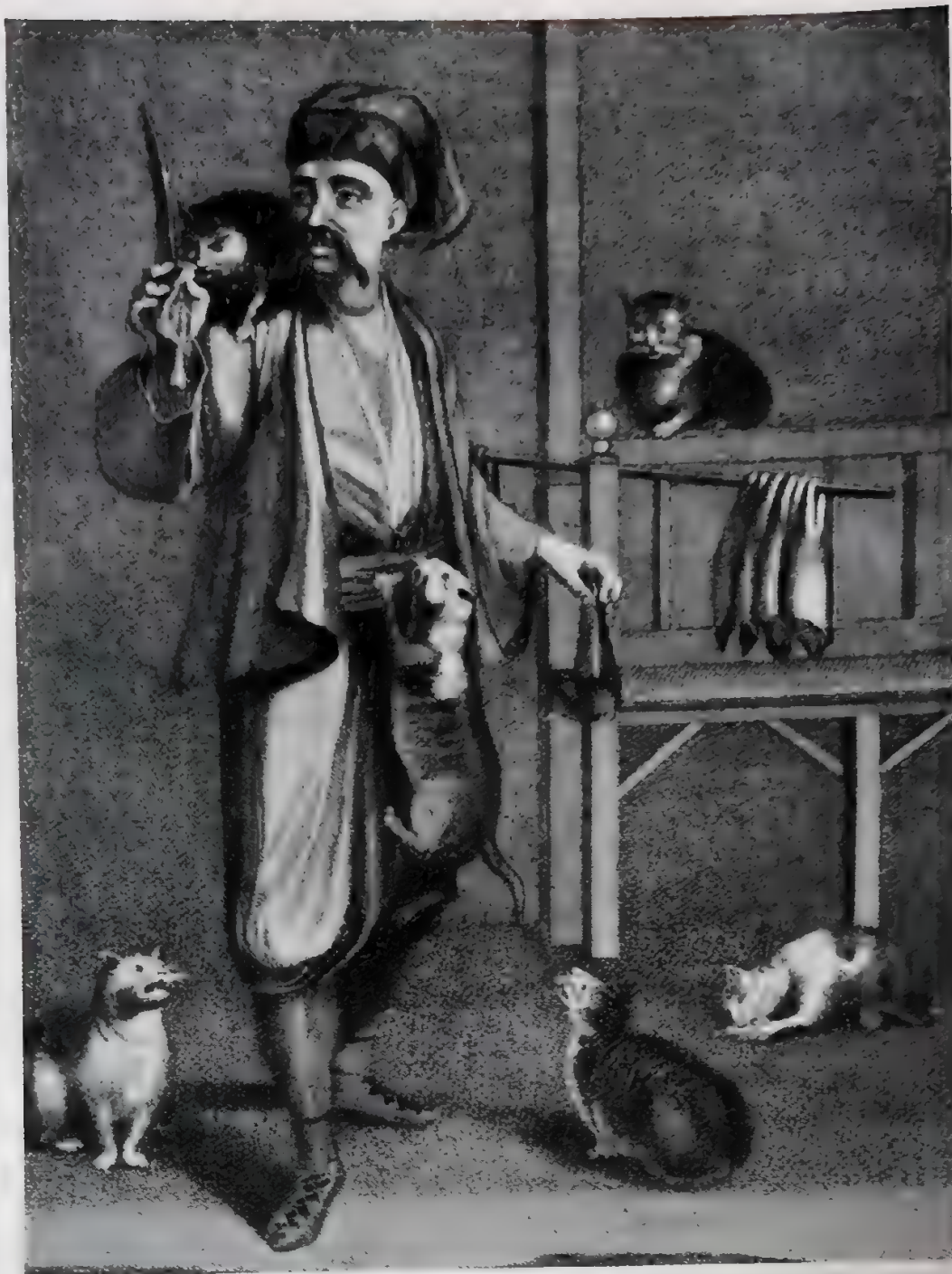
(Incisione di G. Scotin. Da « Esplication des cents estampes qui representent differentes nations du Levant ». Paris, Collombat, 1715. « Civica raccolta delle stampe » di Milano).

o soltanto il fuoco per accendere la sigaretta, con lo stesso gesto nobile e dignitoso, la mano destra sul cuore.

La costituzione della famiglia albanese è anch'essa singolare. Malgrado prevalga la religione musulmana, vige l'assoluto rispetto della monogamia, e ciò conferisce alla donna una grande autorità. D'altra parte, il montanaro che coltiva il suo campo col fucile a tracolla è indotto, oltre che dalla pigrizia orientale, dall'obbligo di stare sempre sul chi vive, ad affidare la più gran parte dei lavori alle donne, le sole che, come [illegible] siano libere di circolare dappertutto. Questo lavoro considerevole e la frequenza dei matrimoni precoci invecchiano rapidamente la donna, che l'uso di abiti quasi maschili non contribuisce ad abbellire. Malgrado s'incontrino giovani donne di grande bellezza, le Albanesi in generale diventano presto brutte, e il viaggiatore è indotto a chiedersi come mai queste donne possano dare così bella prole, specialmente maschile.

Un'altra causa di decadenza fisica è la miseria fisiologica delle donne incinte, conseguenza di una troppo scarsa nutrizione.

I costumi albanesi sono di estrema purezza; l'adulterio è punito di morte, alle volte per mano stessa dei parenti.

La donna albanese, malgrado la sua apparenza molto modesta e riservata, esercita una grande influenza sulla vita familiare. Sono le donne che inculcano nella prole maschile la passione dell'onore e del patriottismo. Nelle montagne alcune donne prendono l'abito e le abitudini maschili, armandosi all'occorrenza per difendere la patria contro l'invasore.

CON ALBANESE.

(Incisione di G. Scotin. Da « Esplication des cents estampes qui representent differentes nations du Levant ». Paris, Collombat, 1715. « Civica raccolta delle stampe » di Milano).

L'Albania è prolifica in sommo grado e le famiglie sono sempre numerose: disgraziatamente, una terribile mortalità infantile impedisce alla popolazione di crescere in proporzione.

L'esagerazione del coraggio e del sentimento dell' onore, congiunti alla noncuranza per la giustizia di Governi lontani, come il turco, diedero luogo in Albania all'orrendo costume della vendetta. Quando un tale è assassinato, l'onore obbliga i membri della sua famiglia a – dicono – «prendere » il sangue, uccidendo un membro della famiglia avversa; e poichè un assassinio ne chiama un altro, non vi è termine questa serie di delitti. Le donne, i bambini al sotto dei 16 anni, gli ecclesiastici e in genere tutti coloro che non portano armi (il giovane Albanese attende con ansia che l'età gli consenta di possedere un fucile), sono esclusi dalla vendetta. Nell'alta Albania montuosa e quasi inaccessibile una vera guerra si combatte fra tribù e tribù. Ne segue un continuo flagello. Un autore – il Nopcsa – calcola che le morti violente in Albania superino in media il 25 per cento dell'intera mortalità e in qualche provincia tocchino percentuali assai più elevate. L'onore obbliga in modo assoluto l'Albanese a dar corso alla vendetta; se non lo facesse perderebbe ogni considerazione e non potrebbe più vivere nemmeno nella sua stessa famiglia. Le conseguenze di questa costumanza sono assai gravi. L'Albanese è costretto a vivere segregato nella sua *kula* (casa a forma di torre, munita non di finestre ma di feritoie) su un piede di guerra perpetua, sempre all'agguato. Le strade non sono mantenute, l'invio dei bambini a scuola è impossibile,

il commercio inesistente. La vendetta del san[illegible] contribuisce notevolmente allo scarso [illegible]luppo della popolazione.

Io ero preoccupato del mio compito tecnico, e la lettura dei libri che avevo portato meco rappresentava un diversivo, da cui immaginavo di poter trarre qualche nozione utile.

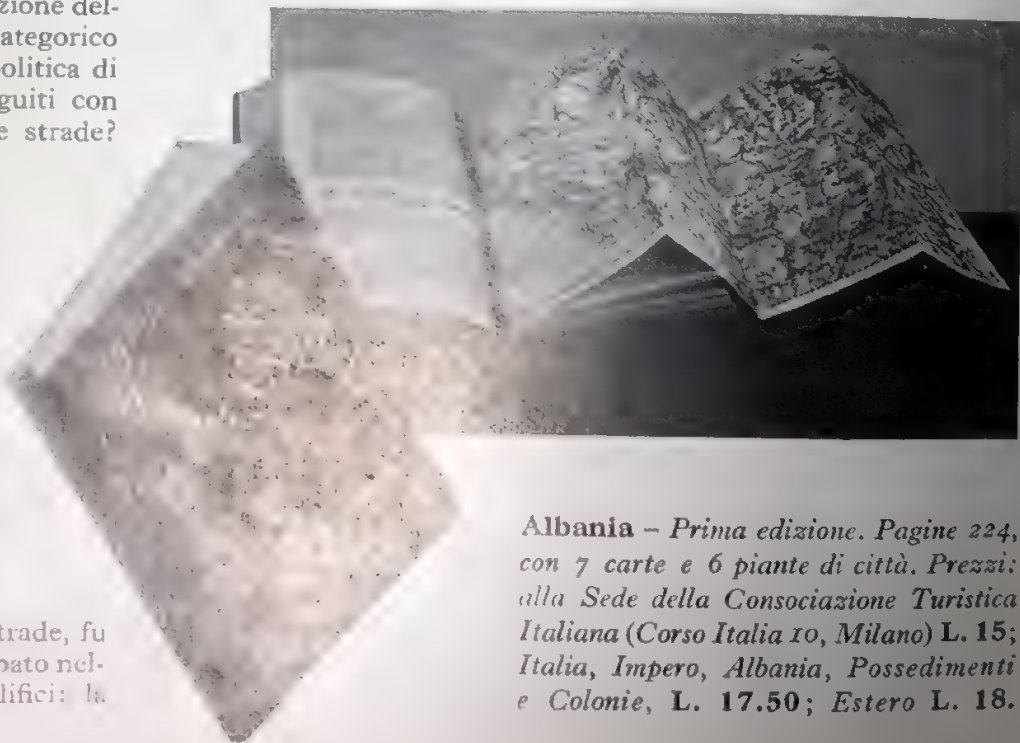
Ma la conoscenza della letteratura, fiorita intorno a un Paese che aveva tanti bisogni reali, rivoltò la mia coscienza di umile scrittore. Tutto folclore, tutto colore, descrizioni, voli lirici, e via dicendo. Salvo pochissime eccezioni, le numerose persone che avevano visitato il Paese s'indugiavano ad esaltarne le bellezze naturali, a parlarci dei suoi poeti (tutti bravi, ma nessuno dei quali esce dal comune), a cantare l'eroismo di Botzari e Skanderbeg, a informarci delle lotte politiche e via dicendo; nessuno si occupava dei reali bisogni del Paese. Quando ebbi occasione di sentir dire che nelle alte regioni delle Alpi albanesi, alla Puka, dove cercavamo il rame che da poco vi abbiamo trovato, ricorrevano anni di vera carestia e qualcuno moriva letteralmente di fame; quando, passando per le terre della Musacchia, la grande pianura fertile e malarica, ebbi a incontrare qualche malato steso per terra che batteva i denti per la perniciosa, chiedendo inutilmente a qualche raro passante in automobile di esser preso a bordo per tornare a casa, pensai che parlare di ricordi storici, di bellezze panoramiche e simili era una vera ironia di fronte a tanta miseria. Vero è che l'Albanese sopporta la miseria con una grandezza d'animo che sorprende e desta ammirazione; ma che perciò? Si tratta sempre di miseria vera, e il nostro obbligo di uomini civili è di farla cessare.

Terra fertile, terra promettente da ogni punto di vista; ma bisogna creare le strade in una regione che ne manca, che non ha un chilometro di ferrovia, che attende la bonifica e la sistemazione delle acque. Il primo categorico imperativo è una politica di lavori pubblici, eseguiti con cura e sapienza. Le strade? Ne furono costruite parecchie col prestito della SVEA; ma in parte le acque le portaron via. Sanno tutti che non basta costruire una strada; si potrebbe quasi dire un paradosso di questo genere: mantenere [illegible]trada è più [illegible]ario che co[illegible] Il prestito [illegible]EA, che [illegible] servire alle strade, fu [illegible] parte sciupato nel[illegible] di edifici: la [illegible]issima Villa reale a Durazzo, la Reggia di [illegible]ana, i Ministeri, ecc., e il porto di Durazzo, [illegible]proporzionata grandiosità.

Gli Albanesi pagano malvolentieri le imposte e pare che in altri tempi intere regioni vi si sottraessero, facendo paura agli esattori. Occorre, invece, che si persuadano della impossibilità da parte dello Stato, qualunque esso sia, di dotare il Paese di opere pubbliche senza il contributo dei cittadini, che ne godono i vantaggi.

L'Albanese, se vuol entrare nel ciclo della civiltà, non deve restare soltanto soldato, ma deve diventare artigiano e lavoratore industriale; deve vedere di buon occhio le imprese assunte da pionieri di nazioni amiche, che portano l'attività, la cultura, il denaro di persone già addestrate in compiti analoghi. Alcune iniziative italiane destarono in altri tempi ingiustificate diffidenze e irragionevoli ostilità.

Ora che l'Italia governa l'Albania e la governa da sola, assumendone tutta la responsabilità, le cose andranno diversamente: il denaro sarà impiegato in opere utili, non in lavori di lusso. Gli Albanesi rinunceranno alla vendetta che li decima; berranno del buon vino, invece del *raki* che li avvelena; conosceranno l'igiene e i costumi occidentali, fumeranno un po' meno (fumano tutti: ricordo di aver visto una schiera di ragazze che andavano ad attinger acqua con la sigaretta in bocca), lavoreranno un po' di più, e l'Albania sarà trasformata in una provincia d'Italia, di quella Italia che ama e coltiva la terra, che vive la sana vita rurale, e poi fa sorgere industrie e attiva il commercio, non si occupa troppo di politica e non ozia nei caffè. Niente folclore od altre futilità. È il caso, una volta tanto, di parlar chiaro. Il medico pietoso, dicono nelle nostre campagne, fa la piaga verminosa.

FILIPPO TAJANI

Albania – *Prima edizione. Pagine 224, con 7 carte e 6 piante di città. Prezzi: alla Sede della Consociazione Turistica Italiana (Corso Italia 10, Milano)* **L. 15**; *Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie,* **L. 17.50**; *Estero* **L. 18.**

ECHI DAL MONDO

Di quanti sommergibili dispone la Germania?

La Germania, dall'inizio delle ostilità, ha stabilito di spingere al massimo la guerra sottomarina, non soltanto contro le unità di guerra, ma anche contro il naviglio commerciale (vapori da carico e da passeggeri). Ci sembra dunque interessante dare uno sguardo al valore della flotta sottomarina del III Reich e alle sue possibilità.

Nel settembre 1939 la Germania disponeva di 70 sottomarini dei seguenti tipi:

Una prima serie di navi del tipo U, n. 1 a 24, messe in cantiere nel 1935-1936: sono piccoli sottomarini da 250-350 tonn., muniti di due apparecchi motori da 350 C.V.; velocità in superficie 13,5 nodi. Armamento: 1 cannone antiaereo da 88 mm., tre tubi lancia siluri, di cui due a prua e uno a poppa; tre siluri da 533 mm. L'U-18 fu colato a picco in seguito a collisione nel novembre 1938.

Una seconda serie di tipi U-25 ed U-26 (1936): sono sommergibili con un dislocamento in superficie di 172 t., muniti di apparato motore sovralimentato da 3200 C.V., il cui peso non oltrepassa i 10 kg. per C.V., imprimenti una velocità alla superficie di 18,5 nodi, con un consumo di 165 gr-C.V. a pieno carico; il loro raggio d'azione è di circa 7000 miglia alla velocità di 10 nodi. L'armamento comporta un cannone da 105 mm. e uno antiaereo da 88 mm., quattro tubi lancia-siluri a prua e due a poppa, con 6 siluri da 533 mm.

I sommergibili del tipo U-27 ad U-36 sono stati messi in cantiere nel 1936-37: hanno un dislocamento in superficie di 500 tonn., una velocità di 16,5 nodi in superficie e di 8 nodi sommersi. Armamento: un cannone antiaereo da 88 mm., 4 lancia siluri prodieri e 1 poppiero.

I sommergibili U-37 ad U-44, aventi un dislocamento di 740 tonn. emersi, devono essere degli U-25 migliorati.

Gli U-45 fino a U-55 sono stati messi in cantiere nel 1937-38: hanno un dislocamento di 517 tonn. emersi e sono del tipo U-27 migliorato.

Gli U-46 fino a U-61, aventi un dislocamento di 250-350 tonn., sono stati messi in cantiere nel 1937.

Questa rassegna non è completa. Esistono senza dubbio 32 sommergibili del tipo U-1, 24 del tipo U-27 e 15 del tipo U-25, ed è probabile che queste cifre siano ancora al disotto della realtà. La Germania dispone da 5 a 8 cantieri navali, con un totale di 30 a 35 scali per la costruzione in serie dei sommergibili, i cui elementi sarebbero costruiti in differenti officine.

La maggior parte è munita di motori ad olio pe-ite (da 8 ad un massimo di 10 kg. per c.v.), ana-hi ai motori a doppio effetto a due tempi installati gli incrociatori leggeri; oppure di motori a quat- tempi, d'un tipo esperimentato ed aventi un con-mo minimo. Il loro peso è di 12 kg-c.v., ed anche eno di 10 kg-c.v. nei motori sovralimentati da rbo-compressore sui gas di scappamento. La forte erenza di peso-c.v. in favore dei motori leggeri, vengono montati sui sommergibili attuali, ha possibile ingrandire i serbatoi di nafta, permet-o un forte aumento del raggio d'azione.

Il motorismo tedesco e la guerra.

Con lo sviluppo delle operazioni belliche è più che naturale che il motorismo germanico abbia dovuto subire notevoli trasformazioni e adattamenti. Per ovvie ragioni il Governo del Reich ha limitato la circolazione dei veicoli privati allo stretto necessario, vietando qualunque impiego di carburante per scopi che non siano di pubblica utilità.

Ma le misure restrittive tedesche non si limitano soltanto a questo. Dopo aver imposto il limite di velocità a 60 chilometri, è in preparazione una nuova legge che imporrà a tutti gli utenti di autoveicoli a carburatore la sostituzione del carburante liquido con quello gassoso, per mezzo del sistema a gassogeno e dei gas di rifiuto risultanti dalla distillazione della benzina sintetica dal carbone. Si prevede che, quando entrerà in vigore questa legge, l'industria tedesca avrà fabbricato un numero di bombole di acciaio sufficiente a contenere tutto il gas necessario. Poiché questi gas vengono introdotti nelle bombole ad una certa pressione, sarà necessario, in un primo tempo, ricorrere al sistema della sostituzione delle bombole scariche. Non si esclude, però, che i posti di rifornimento possano essere provvisti di impianti speciali per la fornitura diretta del carburante gassoso. Ogni bombola assicurerebbe, per un motore di circa 1800 cmc. di cilindrata, un'autonomia di quasi 200 chilometri, con un risparmio del 20% sul consumo della benzina normale.

La produzione mondiale di petrolio nel primo semestre 1939.

Durante la prima metà del corrente anno la produzione mondiale di petrolio grezzo è stata superiore del 3,1% rispetto a quella del primo semestre 1938. Le cifre preliminari risultano, infatti, quest'anno di 139,61 milioni di tonn. contro 135,42 milioni di tonn. nel 1938. Nei primi mesi di quest'anno la produzione americana del petrolio grezzo è aumentata, rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno, del 3,2%; la Russia ha realizzato un progresso del 0,2%; il Venezuela del 9,7%; le Indie olandesi del 6,2%; la Colombia del 2,1%; Trinidad del 13,4%; l'Argentina del 9,5%; Borneo inglese dell'8,3%; il Canada del 22,3 %; la Germania del 20,4 %; l'Egitto del 289,5 %; la Polonia del 5,7 %; il Giappone del 10%; l'India britannica del 0,7%. Hanno registrato una diminuzione i seguenti Paesi: Iran, Romania, Messico, Iraq, Perù, Birmania, ecc.

Gas liquefatti nei motori di aviazione inglesi.

La Commissione per le ricerche aeronautiche del Ministero dell'Aria studia attualmente la possibilità di utilizzare, secondo quanto riferisce la *Revue pétrolifère* dell'11 agosto 1939, i gas liquefatti come combustibili nei motori per aviazione.

Sembra che il metano dia buoni risultati, specie per i tragitti di lunga durata. La Royal Aircraft Establishement sta studiando ora la produzione di un recipiente abbastanza leggero ed isolante per evitare le perdite per evaporazione. Il primo serbatoio

[illegible]

I gas naturali negli Stati Uniti d'A.

[illegible] ...pennino emiliano e nella pianura vicentina e romagnola hanno ormai dimostrato la possibilità di affrontare e risolvere il problema economico dell'utilizzazione dei gas naturali captati dal sottosuolo – l'esempio di quanto, in una scala assai maggiore, si è ottenuto negli Stati Uniti d'America. Mentre da noi il quantitativo annuo dei gas estratti si aggira sui 15 milioni di metri cubi, e potrà essere presto portato a 20 milioni, colà si è raggiunto, nell'anno 1938, il massimo della produzione in 55 miliardi di metri cubi.

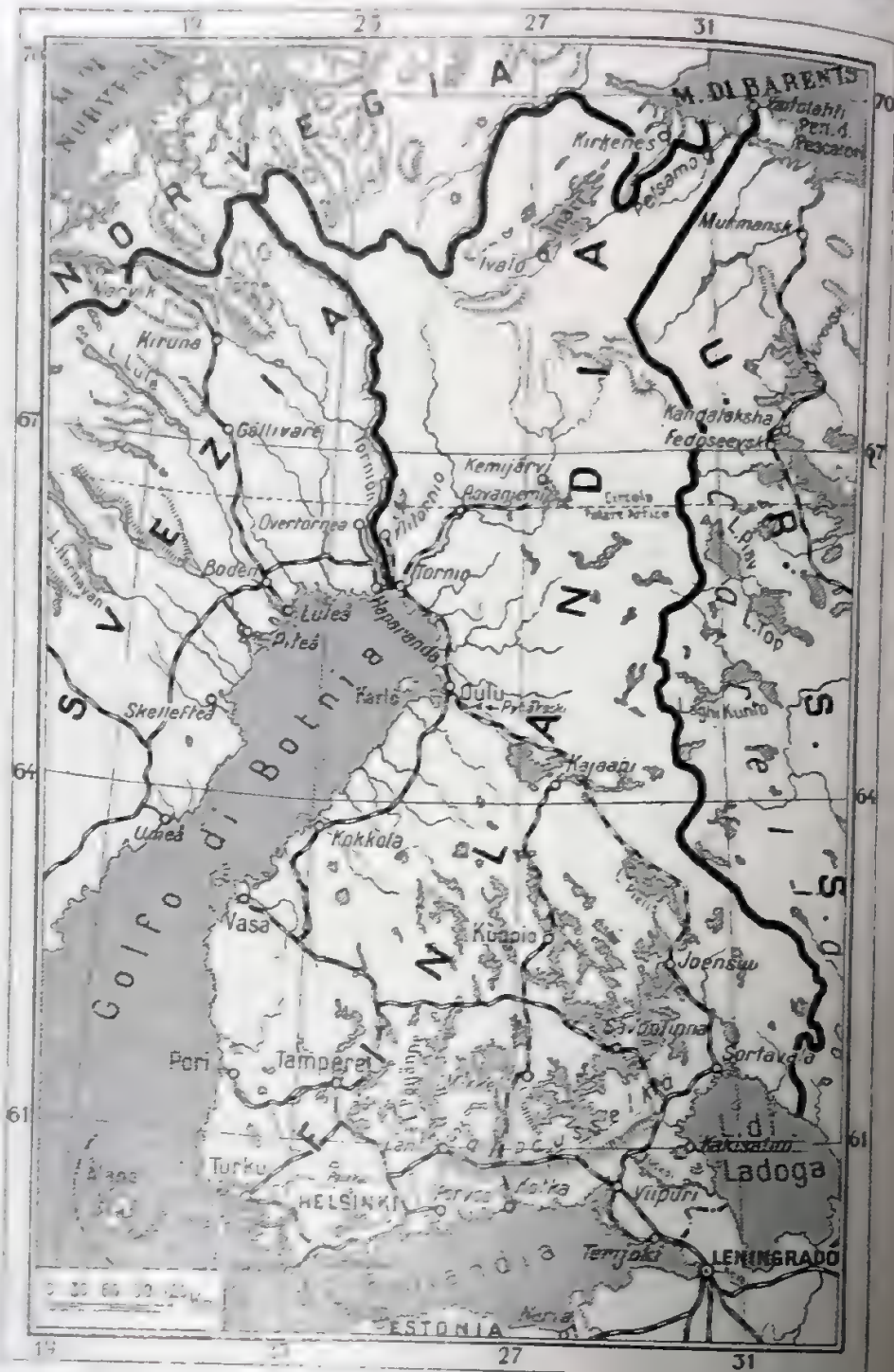
Dei 42 miliardi di metri cubi di gas naturali prodotti nel 1933, 9 ½ furono impiegati per estrarre la benzina ad essi commista; 5 ½ nell'industria del nerofumo, 3 nei servizi elettrici di utilità pubblica, 2 nelle raffinerie di petrolio, 13 negli impianti di estrazione di petrolio e di gas, per caldaie e motori, 8 ½ complessivamente per gli altri usi, specie per i servizi cittadini ed industriali in genere.

Il gas naturale è il solo tipo di gas usato in 6 Stati della Confederazione e in altri 6 costituisce l'85% di tutto il gas adoperato. I maggiori Stati produttori sono: il Texas (12,6 miliardi di metri cubi all'anno); la California (7,6); l'Oklahoma (6,8); la Luisiana (5,5).

Il potere calorifico del gas è di rado inferiore a 9000 calorie e raggiunge in molti casi le 11 e le 12 mila.

Particolarmente importanti, tra gli impianti di utilizzazione, le centrali elettriche di Long Beach (S. [illegible] di 100.000 [illegible] Line (Chi- [illegible] turbine di [illegible]

[illegible] soluzione (in un'esperienza si trovarono [illegible] gas, a 127 atmosfere, disciolto in un me- [illegible] oppure si raccoglie nelle parti più ele- [illegible] del giacimento naturale sotterraneo. Nel primo caso si tratta di gas umido: nel secondo, assai più [illegible], di gas secco.

[illegible] ificato, il gas è inviato all'utilizzazione in grandi reti di condotte, a pressioni di circa 30 atmosfere. È legalmente proibita la dispersione del

[illegible] della grande Penisola Finnica. Essa si [illegible] Golfo di Finlandia, ad Ovest dal Golfo [illegible] kmq., maggiore, quindi, di quella dell'Italia [illegible] 4 milioni di abitanti. Gran parte della popolazione [illegible] e occidentali, dove vive di pesca e di [illegible] dove coltiva la terra e alimenta una discreta industria. [illegible] Nord sono abitate da boscaioli e nomadi Lapponi. Con [illegible] Nord, la Finlandia tocca il Mar Glaciale Artico.

gas eccedente il consumo: esso viene utilizzato o co... immendolo nei pozzi già esauriti, o iniettandolo co... bi nella parte inferiore dei pozzi attivi, per faci... coll'emulsione l'estrazione del petrolio.

Il naviglio mercantile affondato.

Il « Journal of Commerce » ha pubblicato il seg... prospetto riassuntivo delle navi mercantili affondate durante i primi due mesi di guerra:

Bandiera	Settembre		Ottobre		Totale	
	N. navi	Stazza lorda	N. navi	Stazza lorda	N. navi	Stazza lorda
Britannica	34	190.113	17	76.866	51	266.979
Francese	2	6.407	4	36.312	6	42.719
Belga	1	5.965	1	2.239	2	8.204
Danese	—	—	1	1.150	1	1.150
Olandese	1	1.514	1	6.873	2	8.387
Finlandese	3	6.418	3	7.368	6	13.786
Greca	1	3.933	2	10.952	3	14.885
Norvegese	4	9.209	5	13.799	9	23.008
Rumena	—	—	1	6.394	1	6.394
Russa	1	968	—	—	1	968
Svedese	3	6.727	4	4.407	7	11.134
Tedesca	5	13.889	—	—	5	13.889
	55	245.143	39	166.360	94	411.503

Da notare che un recente comunicato germanico precisa in 735.689 il tonnellaggio del naviglio nemico e neutrale affondato dai sommergibili tedeschi o dalle mine dall'inizio della guerra al 29 novembre u. s.

Le perdite sono divise in due categorie: la prima comprendente gli affondamenti incontestabilmente accertati, che ammontano a 162 navi con 639.689 tonnellate, di cui 52 navi neutrali con 185.248 tonnellate; la seconda, gli affondamenti segnalati da fonti diverse, con 32 navi di complessive 96.000 tonnellate, di cui 16 neutrali con 40.000 tonnellate. In totale, 194 navi.

In Spagna sono state finora recuperate 62 navi mercantili affondate durante la guerra. Il loro valore, con materiali e carichi relativi, supera i 180 milioni di lire.

In Inghilterra è stata iniziata la raccolta dei rottami metallici. « Non si tratta di un provvedimento dovuto al panico (*there is no panic measure*) »; esso è, invece, ispirato a savia previggenza: così assicura il « Journal of Commerce ».

La Romania ha venduto 715.000 tonn. di grano del nuovo raccolto (incluse 100.000 tonn. all'Italia), con un aumento, dunque, del 40 % sul corrispondente periodo dello scorso anno.

Togliamo dal « *Journal Officiel* » i risultati definitivi del raccolto in Corsica nel 1938:

Segala: superficie seminata 1 ettaro; produzione totale: 10 quintali. Orzo: superficie seminata 1600 ettari; raccolto 14.400 quintali. Avena: superficie seminata 2000 ettari; raccolto 18.000 quintali. Granturco: superficie seminata 700 ettari; raccolto 15.400 quintali. Patate: pri...e, superficie seminata 300 ettari; raccolto 21.000 quintali. Altre: superficie seminata 2000 ettari; raccolto ... 000 quintali. Frutta: 408.630 quintali.

...a rivista « *Corsica* » dice errata l'affermazione che vi ... in Corsica « più di trentamila fecondissimi bianco- ... I negri stanziati nell'Isola ammontano sì e no ...

...bene da qualche tempo non se ne sia più parlato, ...si deve credere che il problema di salvare gli apparecchi per mezzo di paracadute giganti sia stato messo da parte. Il pilota americano James Goodwin effettuerà prossimamente gli esperimenti con un Aeronca-Chief 50", del peso a vuoto di 250 kg., nell'aeroporto di Lunken. Il paracadute è fissato sotto gli impennaggi di coda e l'apertura è comandata dal pilota. Sia in linea di volo che in picchiata, l'apparecchio sarà dapprima frenato e poi sospeso in modo da scendere assai lentamente con la prua rivolta in basso.

L'Università di California (San Francisco), annuncia la scoperta di una qualità di elio assai più leggero di quello usato normalmente per gonfiare i dirigibili. Questo nuovo gas si trova in quantità variabile nell'atmosfera ed è stato possibile identificarlo mediante un nuovo disintegratore atomico del peso di oltre 200 tonnellate. È stato accertato che mentre la forza ascensionale dell'elio normale è superiore del 92 % circa a quella dell'idrogeno, il nuovo elio leggero eleverebbe questa differenza al 97 %.

È noto che da parecchi anni gli Stati europei, debitori verso gli Stati Uniti d'America dei prestiti ricevuti durante la grande guerra, hanno cessato i pagamenti delle quote di ammortamento, e che gli Stati Uniti non si sono ancora stancati di spedir loro, di sei mesi in sei mesi, l'avviso delle nuove scadenze. L'importo di questi debiti viene precisato in circa 12 miliardi di dollari, ai quali si debbono aggiungere 2 miliardi di interessi maturati e circa altri 9 da maturare fino al 1990! Di questi 21 miliardi in totale quasi 10 sono a carico dell'Inghilterra e 6,7 della Francia.

Il desiderio di utilizzare tutte le possibili risorse nazionali ha richiamato l'attenzione dei Tedeschi sui grassi contenuti nelle acque di rifiuto provenienti dalle case, dagli alberghi, dagli ospedali, dai macelli, dalle fabbriche di margarina, ecc. Si calcola che il quantitativo raggiunga le 50.000 tonn. annue. Le concerie ed altre fabbriche ne perdono a loro volta, attraverso le acque di lavaggio, altre 50.000 tonn. all'anno. Particolare importanza tra le acque industriali hanno quelle al solfito delle fabbriche di cellulosa, contenenti olio di tallio, particolarmente adatto per l'industria della lacca. (Cfr. *Deutsche Bergwerks Zeitung*).

La purificazione dell'alluminio usato mediante la rifusione presentava alcune difficoltà, che sembrano ormai superate grazie ad un processo recentemente brevettato.

Al metallo fuso si aggiunge un miscuglio opportunamente dosato di sale da cucina e cloruro di ammonio; le impurità possono salire così alla superficie ed essere facilmente asportate.

Sebbene i grandiosi lavori di fortificazione sul fronte occidentale e l'opera di ricostruzione nelle regioni orientali assorbano falangi di tecnici e di lavoratori edili, tuttavia il 23 settembre l'Azienda germanica della Strada ha potuto inaugurare due nuovi tratti di autostrada nazionale: Annover-Bielefeld e Francoforte s. Meno-Limburg, per un totale di 109 chilometri.

Alla data del 1 luglio 1939 il totale della popolazione della Danimarca è stato statisticamente accertato in 3.805.000 abitanti, contro 3.777.000 alla stessa data dell'anno precedente.

I lavoratori organizzati nel mondo — eccezione fatta degli Stati Uniti, Giappone, Cina, India — sono circa 78.000.000. Di questi, circa 20.000.000 aderenti alla III internazionale a tendenza bolscevica (dei quali il 95 % russi), 20.000.000 alla II internazionale a tendenza socialdemocratica, 20.000.000 al fronte del lavoro tedesco, 5.000.000 ai sindacati fascisti italiani, 2.000.000 alle organizzazioni nazionali spagnole, 4.000.000 e mezzo ai sindacati di carattere socialdemocratico nei diversi Paesi, 2.000.000 ai sindacati indipendenti, 2.000.000 ai sindacati a tendenza corporativa (Portogallo, Grecia, Romania, Bulgaria ecc.), 1.000.000 alla Confederazione internazionale dei sindacati cristiani di Utrecht, 1.000.000 ai sindacati rivoluzionari (IV internazionale).

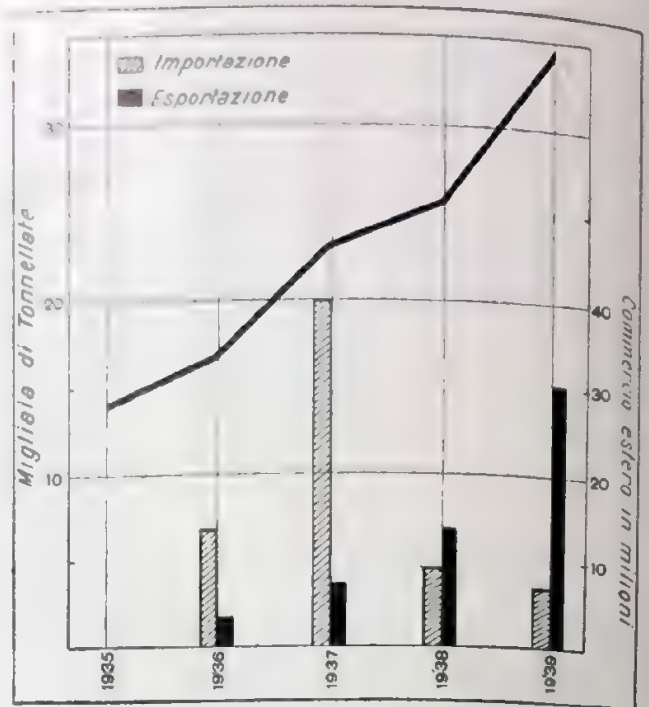
L'ITALIA AL LAVORO

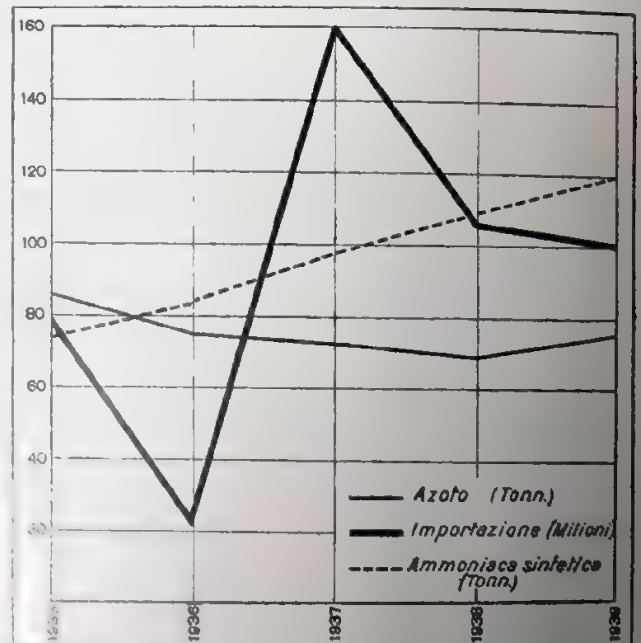
La colonizzazione della Libia.

[illegible] Italo Balbo ha presentato all[illegible] R. Acc[illegible] dei [illegible]gofili la più completa e aggiornata esposizi[illegible] di quanto si è fatto negli ultimi due anni per la colo[illegible]ione della Libia. Anzitutto, egli ha voluto rendere omaggio all'opera dei suoi predecessori « che affrontarono per la prima volta, in particolari condizioni di tempo e di ambiente, contro un radicale e universale scetticismo e con mezzi limitati », il vasto programma di cui egli si è servito come mezzo di orientamento. Poi, dopo aver mostrato le difficoltà e i limiti naturali della colonizzazione agraria, Balbo ne rievoca la storia, incominciando dai tentativi precedenti al 1923 fino al 1928, comprendenti l'indemaniamento, le concessioni, l'obbligo della valorizzazione e della colonizzazione e l'azione di popolamento svolta progressivamente fino agli ultimi tempi. Sono appunto queste esperienze che hanno imposto, con la insufficienza dei loro risultati, la nuova politica di colonizzazione in Libia mediante afflusso di connazionali, allo scopo di creare un sistema economico e sociale equilibrato.

La colonizzazione, fino al 1928, era, infatti, « a carattere industriale, e qualsiasi forma d'immigrazione nazionale gravava come un onere eccessivo nei confronti della mano d'opera indigena, di costo assai minore ». Famiglie coloniche non si potevano immettere nelle concessioni agricole aventi carattere di latifondo. Le aziende agrarie private, alla metà del 1937, erano 800, con una estensione complessiva di 124.000 ettari, di cui poco più di 8000 distribuiti tra 539 piccole aziende e 12.500 fra 130 aziende, che risultavano dai 50 ai 200 ettari ciascuna, mentre le precedenti non superavano i 50. Altre 131 concessioni occupavano 103.288 ettari, di cui 7, estesissime, ne occupavano 24.535. Tranne il primo gruppo, cioè un quindicesimo della terra assegnata, tutto il rimanente di quasi 116.000 ettari veniva suddiviso in sole 261 concessioni, che per la loro vastità si potevano considerare latifondo.

« Più che tecnico – osserva giustamente il Balbo – il problema è, in Libia, sociale e politico », poiché il latifondo non impiega in media più di una famiglia ogni 100 ettari e si vale di un salariato avventizio, che determina una situazione di concorrenza e di commistione tra la mano d'opera nazionale e indigena, che il Fascismo non vuole. Né questo tipo di colonizzazione a latifondo aveva il vantaggio di costar poco allo Stato, che doveva intervenire con sempre nuovi contributi alle aziende e persino a indennizzarle dal cattivo andamento stagionale. Nel 1937, ad esempio, lo Stato erogò in contributi diretti 55 milioni, senza contare i prestiti *graziosi* e 140 milioni erogati dalla Cassa di Risparmio ai [illegible]cessionari « sotto varî titoli ».

[illegible] restava che mutar rotta e « instaurare u[illegible] [illegible] colonizzazione che superasse la fase indu[illegible] [illegible]ia della bonifica, e, inspirandosi a prin[illegible] [illegible]ialmente sociali, destinasse a esclusivo [illegible]eri lavoratori della terra i necessarî sa[illegible] [illegible]erno: un sistema inteso a promuovere [illegible] proprietà del contadino coltivatore diretto [illegible] [illegible] il piano della nuova colonizzazione [illegible]endente la immigrazione di alcune cen-

Il presente diagramma mostra contemporaneamente la produzione ed il commercio estero dell'alluminio e dei prodotti ottenuti dalla sua lavorazione. Come è noto, l'industria nazionale dell'alluminio ha fatto negli ultimi anni, sotto l'impulso della politica autarchica del Regime, progressi grandissimi. Da una produzione di 13.776 tonn. nel 1935 si è raggiunta nell'anno 1939 la quota di 34.000 tonn., col cospicuo aumento del 150% rispetto al 1935.

Di pari passo sono aumentate le esportazioni del metallo e dei suoi lavorati e ne sono diminuite le importazioni. Il 1938 ha segnato già un saldo attivo nel commercio estero di circa 5 milioni di lire, e per il 1939 se ne può prevedere fin d'ora uno superiore ai 20 milioni.

Il presente diagramma mostra l'andamento dell'industria nazionale dell'azoto e le integrazioni di tale prodotto attraverso le importazioni dall'estero.

La curva relativa all'ammoniaca sintetica comprova chiaramente un incremento del 63% nella produzione tra il 1935 e il 1939. Notevolmente in aumento è l'uso dei concimi azotati, la cui importazione ha toccato negli ultimi anni le sue quote maggiori.

tinaia di migliaia d'Italiani, necessaria a equilibrare la popolazione musulmana in una colonia che veniva annessa al Regno e considerata *parte integrante del suo territorio*. Così « la Libia è una regione italiana non solo di diritto, ma di fatto, perché tale la stanno creando contadini di buona razza italiana ».

La terra ai contadini è, dunque, in Libia una formula realizzata. « Non un podere è stato tracciato per la consegna ai coloni senza prima averne vagliato tutte le possibilità agrologiche e le condizioni climatiche ». Il contratto colonico stabilisce, inoltre, che « il colono, dopo un periodo di prova e di salario, passa, attraverso una forma di compartecipazione mezzadrile, fino a raggiungere la piena proprietà del fondo, non appena avrà ammortizzato, mediante un riscatto annuale, un terzo del capitale impiegato dall'Ente, restando, per i due terzi residui, il gravame d'ipoteca sul fondo bonificato ».

Così, non a parole, ma coi fatti concreti, si va colonizzando la Libia sulla quarta sponda.

Alla relazione di S. E. Balbo è seguita quella presentata al Duce da S. E. Teruzzi, Ministro dell'Africa italiana. Ne riferiamo i dati essenziali.

Al primo nucleo di ettari 146 mila di terre incolte indemaniate nel 1937, si è aggiunto, nel biennio 1938-39, l'indemaniamento di altri 167.000 ettari per i nuovi comprensori del secondo ciclo di colonizzazione ora compiuto. Complessivamente, sono già passati al demanio 583 mila ettari di terreno. 3550 famiglie rurali, per un complesso di circa 31 mila persone, lavorano una superficie appoderata di 113.760 ettari, divisi in 24 villaggi e borgate rurali. 10 mila operai nazionali e 33 mila musulmani provvidero alla preparazione del suolo e delle condizioni di abitabilità (diboscamento, canalizzazione, trivellazione di pozzi, dissodamento di terre, costruzione di strade, villaggi, linee telegrafiche e telefoniche, rimboschimento di dune, sbarramenti montani, edificî, ecc.). Questa fase di colonizzazione si concluse il 28 ottobre XVII con 1800 case coloniche pronte a ricevere il 1° scaglione di famiglie rurali. La seconda fase consistè nell'approntamento di altri 1470 poderi con l'impiego di 5000 operai nazionali e 115.000 musulmani, con oltre 7 milioni di giornate lavorative. Il 28 ottobre XVIII queste 1470 case coloniche erano pronte a ricevere il secondo scaglione di famiglie rurali.

La produzione granaria della Libia, che nel 1937 era di circa 150.000 quintali, salì, nel 1938, a più di 352.000; la vinicola fu rispettivamente di 42.232 nel 1937, e nei due anni successivi di 60.434 e 80.000; la oliaria di quintali 25.653 nel 1937 e 30.924 nel 1938. Quanto all'attività forestale, nel 1938-39 si è provveduto al rimboschimento di 1141,74 ettari.

Le industrie alimentari, agricole e chimiche erano esercitate, nel 1936, da 75 stabilimenti, che ora sono saliti a 90. La pesca del tonno, negli ultimi tre anni, si è mantenuta sulle 900 tonnellate; quella delle spugne ha raggiunto, nel 1939, i 98.433 kg., interamente esportati; la pesca comune ha superato nello stesso anno i 10.000 quintali, per 7 milioni di lire.

A partire dal 1940 la Società I.L.P. si è impegnata a fornire un minimo di 25.000 tonnellate annue di sali potassici. La produzione dell'alfa e dello sparto per cellulosa ha superato, nel 1937, i 31.000 quintali e nel 1938 i 74.000. Nella stagione 1938-39 furono manipolati 4531 kg. di sigari e 436.710 di sigarette. La produzione della lana fu, nel 1937, di 9850 quintali, saliti a 10.200 nell'anno successivo, Quanto alle pelli, può calcolarsi una media annua di 30.000 pelli bovine, 270.000 ovine, 200.000 caprine e 4000 di cammello.

L'industria turistica attrasse in Libia, nella stagione 1938-39, circa 20.000 turisti in comitive e 45.034 viaggiatori isolati, di cui 16.578 stranieri.

Si è molto lavorato – negli ultimi anni – a migliorare e moltiplicare strade e acquedotti; si stanno ampliando e sistemando i porti di Tripoli e di Bengasi; si sono edificate scuole, ospedali e uffici pubblici, concretati e attuati in parte piani regolatori dei centri abitati, allo scopo di potenziare le provincie libiche ed elevarle ad un tenore di vita moderna.

Napoli ringiovanisce.

Porta Capuana, la più antica e fastosa di Napoli ed anche una delle più eleganti della nostra architettura rinascimentale, ha subito importanti restauri di carattere artistico e storico, che interessano anche il risanamento della località in cui sorge. La rivista municipale « Napoli » ci fa noto che si spesero complessivamente 7.380.000 lire per espropriazioni, demolizioni, sistemazioni stradali e opere di restauro alla porta e all'adiacente chiesa di S. Caterina. Tutto il quartiere circostante riebbe vita e luce; tornò in vista la maschia mole delle due torri laterali; la porta ritrovò la sua grazia originaria, e al posto delle vecchie luride case demolite si stendono verdi aiuole.

Ecco un angolo, che appare come nuovo, di questa Napoli che ogni giorno si rivela più bella nel quadro incomparabile della natura che la circonda.

Anche i restauri di Castelnuovo procedono alacremente per il ripristino delle forme originali dell'ala settentrionale, con la demolizione della facciata settecentesca, in modo da mettere in luce l'originaria cortina del sec. XV. Ultimati i lavori di quest'ala del Castello, si porrà mano al consolidamento ed ai restauri dell'ala orientale che guarda il mare. I lavori della torre di S. Giorgio sono già compiuti.

Il 30 gennaio 1939 si è iniziato il risanamento di Fuorigrotta col primo colpo di piccone ai vecchi fabbricati del rione Castellana. Si tratta del risanamento di tutto un quartiere, di un'opera strettamente legata alla *Mostra delle Terre italiane d'Oltremare* e destinata ad aiutare l'espansione della città verso occidente. I quaranta isolati da demolire, compresi nel primo lotto, misurano 12 mila mq. di superficie ed un volume complessivo di circa 200.000 mc.

Ma questo è soltanto l'inizio, ché il nuovo rione Fuorigrotta avrà un'area di 470 mila mq., di cui circa la metà riservata a strade e giardini pubblici e un altro quarto a cortili e giardini privati; per cui soltanto 120.000 mq. circa dell'area totale risulteranno coperti da costruzioni edilizie, e la zona diverrà una delle più salubri della moderna urbanistica.

Due nuove strade, partendo ciascuna dallo sbocco delle due gallerie sottostanti la collina di Posillipo, raggiungeranno una il grande piazzale della Mostra e l'altra il collegamento con la strada provinciale Flegrèa. Nuove arterie saranno aperte al traffico cittadino: presso la chiesa di S. Vitale si avrà un grandioso piazzale di 20 mila mq. e la chiesa stessa verrà demolita per dar luogo ad un nuovo edificio sacro; sorgeranno nella zona una scuola industriale, il mercato coperto, la Casa comunale, la Casa Littoria e la Caserma dei Carabinieri a cavallo.

Per questa opera di risanamento il Comune dovette espropriare più di 8 mila vani e circa 400 mila metri quadrati di terreno agricolo. Ma nel nuovo

[illegible]ione Fuorigrotta potranno abitare circa 6 mila fa[illegible]glie, vale a dire dalle 20 alle 24 mila persone.

A Napoli, il Ministro Bottai ha recentemente inau[illegible]to il nuovo edificio del Liceo Sannazzaro al Vo[illegible], che sorge a sinistra di chi esce dalla stazione [illegible]re centrale. È una bellissima costruzione a tre piani, capace di 1500 alunni.

Il Ministro visitò anche i restauri del Chiostro maiolicato del mausoleo di S. Chiara, eseguiti con fondi erogati dal Banco di Napoli.

L'incuria e il tempo avevano ridotto in pessimo stato questo mirabile chiosco settecentesco, consistente in un gioiello di giardino tutto luci e colore, costruito nel 1735 dall'architetto Domenico Antonio Vaccaro con la più ricca e armonica decorazione che fosse messa in opera in quel tempo.

I quattro ampi viali del giardino, pergolati a croce latina, sono fiancheggiati da 60 sedili sfarzosamente decorati di maioliche istoriate, e fra un sedile e l'altro sorgono svelti pilastri ottagonali incrostati di maioliche ed eretti a reggere le pergole. E tutto intorno bacini marmorei di fontane, statuette, grotte, poggiuoli ombrosi, arcate di mattonelle policrome...

Nell'urbanistica e nell'arte Napoli ringiovanisce e si rinnova.

Problemi dell'autarchia: l'energia elettrica.

Dal testo di un recente discorso del Sen. Arturo Bocciardo apprendiamo che in Italia l'incremento medio del consumo di energia elettrica è stato di 700 milioni di kWh. all'anno negli ultimi 15 anni.

Questo incremento è destinato ora ad aumentare per l'attuazione dei piani autarchici. Qualora si utilizzassero integralmente le potenze date recentemente in concessione (5 milioni di c. v.), si conseguirebbe una ulteriore produzione massima di circa 25 miliardi di kWh. all'anno, che il Sen. Bocciardo stima una cifra relativamente modesta di fronte agli enormi bisogni futuri. In considerazione di questi, propone di incrementare la utilizzazione dei soffioni della Toscana, che hanno la preziosa caratteristica di sviluppare una potenza costante in tutto l'anno, la quale non può, peraltro, accumularsi, e richiede, quindi, di essere coordinata con quella degli impianti idroelettrici a serbatoio, in cui si accumulano le acque nei momenti di eccedenza di energia, per essere erogate nei momenti di deficienza. Accenna anche a possibili utilizzazioni geotermiche dell'attività del Vesuvio e dell'Etna.

Il Sen. Bocciardo crede, però, che soltanto la costruzione di grandiosi laghi artificiali potrà risolvere soddisfacentemente il problema dell'energia elettrica, tanto più se si potrà realizzare un funzionamento coordinato tra i laghi alpini ed appenninici, aventi regimi idrici complementari. A questo fine saranno necessarie grandi linee di interconnessione, quale quella appenninica già in istudio per collegare [illegible] impianti di Terni ai nodi delle grandi reti dell'Italia settentrionale.

[illegible]ga visione, il Sen. Bocciardo spinge poi [illegible] ancora più lontano, cioè all'accumulazione [illegible]ri quantità di energia idroelettrica potenziale, [illegible] di decine di miliardi di kWh., mediante [illegible]e di grandi laghi atti ad accumulare [illegible]à per essere utilizzata nelle vicende sta[illegible] un anno, bensì da tenersi come riserva [illegible] di eccezionali contingenze, analogamente a quanto si pratica per le scorte di carbone.

La Via Imperiale e il sistema stradale dell'E. 42.

A distanza di tre anni circa dall'E. 42 già s'intravvede il sistema delle vie di accesso alla zona dell'Esposizione ed al Lido di Roma.

Emerge per importanza la Via Imperiale, costituita di tre sedi, destinate, quella centrale di m. 20 di larghezza, al traffico esclusivamente automobilistico, e le due laterali, di m. 7 ciascuna, al traffico ordinario con direzione unica. Completano la sagoma 4 file di alberature, due piste ciclistiche e due marciapiedi della larghezza di m. 4 ciascuno. Nessuna comunicazione tra le sue sedi stradali laterali, se non in corrispondenza degli attraversamenti delle strade principali con la Via Imperiale, e ciò per servire alla disciplina del traffico specialmente automobilistico. Sulle strade incrociantesi con la Via Imperiale, una sezione comprenderà tre sedi, di cui una centrale, larga m. 20, consentirà di far sottopassare alla Via Imperiale i veicoli e gli autoveicoli in transito tra gli aggregati edilizi separati dalla stessa via, e due sedi, larghe m. 15 ciascuna, permetteranno invece, ai veicoli che devono inserirsi nella Via Imperiale, di raggiungerne la quota per immettersi o nelle carreggiate laterali o in quella centrale.

Gli attraversamenti della Via Imperiale, con sottopassaggio, sono limitati a cinque nel tratto tra le Mura Aureliane e l'Esposizione, di cui il primo in corrispondenza della strada di collegamento tra Porta S. Paolo e Piazza Zama, un secondo in corrispondenza della Circonvallazione Ostiense ed altri tre in corrispondenza della Via delle Sette Chiese, della Via di Grottaperfetta e della Via delle Statue presso la Laurentina.

Oltre la zona dell'Esposizione la Via Imperiale avrà, per ora, una larghezza di m. 50. La stessa via, nel tratto Esposizione-mare, sarà costituita da 2 rettifili, il primo di m. 2500 e il secondo di m. 10.000, collegati da un'ampia curva. L'ultimo rettifilo si svolge con mite pendenza, e il tratto finale di 2000 m. sarà perfettamente orizzontale per poter essere destinato a competizioni automobilistiche.

Anche nel tratto tra l'Esposizione e il mare gli attraversamenti a livello saranno ridotti a 5 o 6. In questo tratto si potrà consentire, su ciascuna delle due sedi stradali laterali, il doppio senso di marcia, per evitare attraversamenti superflui.

Altra via importante, la Trastevere-Esposizione, larga m. 40, con due sedi stradali, ciascuna con unica direzione di marcia, una sede centrale per il tramvai e per la pista ciclistica, oltre a due ampi marciapiedi alberati. Questa strada si svolgerà mediamente a quota di m. 18, tranne l'ultimo tratto che andrà gradatamente salendo a quota 32, per raggiungere la Via Imperiale.

La Via della Magliana si distacca dalla Trastevere-Esposizione dapprima con 30 m. di larghezza e poi con m. 20, nel tratto fuori piano regolatore fino all'Esposizione. Anche questa via avrà piste ciclistiche.

La Via Laurentina e la parallela Via Imperiale, su cui si svolgerà – soprattutto durante l'Esposizione – un forte traffico tramviario e automobilistico, avranno m. 30 di larghezza, e cioè: m. 7 per una banchina centrale della linea tramviaria; m. 18 complessivi per due sedi stradali, in cui può trovar posto anche una linea filoviaria; m. 5 per due marciapiedi.

Nelle nuove strade per l'Esposizione è, dunque, riserbata ai ciclisti una sede propria.

L'Italia possiede un numero imponente di biciclette, ma è assolutamente in ritardo rispetto alle altre nazioni in fatto di strade con piste ciclistiche. Roma raggiungerà, prima del 1942, uno sviluppo di km. 40 di piste ciclistiche e sarà presto all'avanguardia di tutte le città d'Italia anche in questo campo.

Giacimenti alluminosi nel Lazio?

Pare che una forte organizzazione industriale dell'Alta Italia abbia trovato lungo la Flaminia, a breve distanza da Roma, importanti giacimenti alluminosi. Dai risultati delle indagini fin qui esperite sembra assodato che parecchi materiali ad alto tenore di allumina, importati fin ora esclusivamente dall'estero, potranno essere sostituite da prodotti nostri di qualità superiore o, almeno, equivalente.

La bonifica del basso Volturno.

S. E. Tassinari ha inaugurato il primo lotto dei poderi della bonificata piana del Volturno, un tempo desolata da stagni e paludi, dove vivevano e soprattutto morivano pastori di bufali, lontani dalla convivenza civile. Su quella terra redenta sono ora già sorti i primi 212 poderi, da 7 a 11 ettari ciascuno, con relative case coloniche per altrettante famiglie di rurali, destinate a divenire un giorno proprietarie della terra che coltivano. Cinque anni erano previsti per la provvida opera in corso, ma è ormai evidente che sarà compiuta in tre, per cui, alla fine dell'anno XIX i 15.200 ettari destinati alla bonifica saranno appoderati e distribuiti a 1500 famiglie coloniche: ne è sicura garanzia ciò che si è fatto nel primo anno, mettendo in azione un impianto idrovoro intitolato ad Arnaldo Mussolini e capace di rovesciare nel gran canale di scarico 40 ettolitri d'acqua al secondo, aspirati da 1500 ettari di terreno già paludoso. Un secondo gruppo di idrovore, intitolato a Costanzo Ciano, è stato inaugurato sulla riva destra del Volturno, con una portata di 60 ettolitri al secondo, per servire al prosciugamento di altri 1800 ettari

Con la colonizzazione della valle del Volturno, del Tavoliere delle Puglie e della Sicilia è stretto l'assedio al latifondo meridionale, che fra qualche anno sarà soltanto un ricordo.

La navigazione sul Po.

Intorno alle rive del Po si lavora da molti anni, spendendo milioni, allo scopo di rendere maggiormente navigabile il suo corso, non solo, ma anche quello del Ticino e dell'Adda. Nel tratto Venezia-Cremona – vale a dire 300 km. di percorso fluviale – la navigazione del Po ora è aperta a natanti fino a 500 tonnellate e più. Il primo convoglio, col quale si è inaugurata la nuova idrovia, trasportava 245 tonnellate di cellulosa provenienti dall'Adriatico. Il percorso fu compiuto in sei giorni; ma, tolte le lunghe fermate a causa della nebbia che impediva ogni visibilità, i sei giorni si riducono a quattro. Velocità media, [illegible] km. all'ora; spesa, un terzo di quella necessaria al trasporto della stessa merce per ferrovia.

La Compagnia di Navigazione Interna dell'Agenzia Generale Italiana Trasporti, che ha iniziato questo servizio, si propone di istituire a Cremona una stazione fluviale, con arrivo e partenza di un convoglio di varie centinaia di tonnellate ogni settimana.

Da parte sua, l'Ente per il Turismo di Cremona ha già deciso il noleggio di motoscafi da crociera per l'organizzazione di gite sul Po, fino a Venezia.

La cellulosa dalla canna comune.

Recente è stata la visita del Ministro delle Corporazioni agli impianti industriali di Torre Zuino e alla zona di bonifica della Bassa Friulana, dove la società Viscosa ha realizzato una grandiosa attività agricola-industriale per la produzione di cellulosa mediante la coltivazione della canna comune (*Arundo Donax*). Tale coltivazione, mentre ha valorizzato un'estesa superficie di terreni fino a qualche anno fa paludosi e scarsamente produttivi, con i conseguenti benefici d'ordine economico e sociale, costituisce una fonte notevolissima per l'approvvigionamento della materia prima occorrente alla nostra industria delle fibre tessili artificiali: la cellulosa nobile per raion, il cui fabbisogno annuo si calcola in un milione e trecentomila quintali.

Duemiladuecento ettari si coltivano ora a canna nel comprensorio di Torre Zuino; il prodotto viene tutto lavorato nel centro industriale inaugurato lo scorso anno, e in settembre è riuscito a dare 35 tonnellate di cellulosa al giorno. Nel 1940 se ne otterranno complessivamente 30.000 tonnellate, ma nel 1946 se ne raggiungeranno 50-60.000, potendosi fin dal 1942 coltivare 5000 ett. Lo sviluppo della coltivazione è parallelo al progresso dei lavori di bonifica: rispetto al 1939, in un anno i canali sono aumentati in lunghezza da km. 640 a 900 e le strade da km. 36 a 78. Degno di menzione è, poi, che la cellulosa italiana di canna supera in grado di purezza del 10% circa quella importata dall'estero, la quale si ottiene dalle conifere.

La grande azienda della Viscosa impiega già, per mano d'opera agricola e industriale, 3500 lavoratori.

L'impianto della coltura è stato fatto prevalentemente con rizomi, che si sono ottenuti a milioni da diverse regioni d'Italia, e cioè Piemonte, Lazio, Puglia, Campania, Veneto, Istria. I rizomi di quest'ultima regione hanno finora dato le canne più vigorose. I terreni si sono dimostrati assai adatti, se arati a buona profondità e adeguatamente concimati. I rizomi si piantano normalmente a file. L'impianto va fatto da dicembre a tutto marzo, e può durare anche trent'anni. La raccolta si fa in gennaio, quando le canne sono divenute giallastre e comincia il terzo anno d'impianto. Dal canneto in buona produzione si ricavano annualmente, secondo il dott. Chianese, q. 400 di canne per ettaro, da cui si estraggono q. 100 di cellulosa per raion. Mediante la sfogliatura praticata in settembre si utilizzano anche le foglie, che servono di lettiera per il bestiame e quindi restituiscono al terreno una parte dei principî fertilizzanti consumati.

Poichè la canna non è mai stata coltivata estesamente, a Torre Zuino è in corso una vasta sperimentazione circa i più proficui sistemi di coltura.

Il bacino artificiale di Osiglia.

Nella vallata di Osiglia, nelle Prealpi liguri, è stato costruito un grande lago artificiale, lungo circa 5 km. e capace di 13 milioni di mc. d'acqua. La poderosa opera è stata compiuta con prodigiosa rapidità (in tempo da primato, come si dice oggi), poiché i lavori incominciarono nella primavera del 1937 e furono compiuti in due anni e mezzo, con mezzo milione di giornate lavorative.

Si tratta di tutta una vasta conca allagata artificialmente mediante la costruzione di una diga alta 75 metri, con uno spessore di 11 m. alla base e 3,50 alla sommità. Occorsero 80.000 mc. di calcestruzzo

per quest opera ciclopica, senza contare il complesso [illegible]li altri lavori complementari, come un'avandiga per la deviazione delle acque, una galleria di scarico [illegible] un'altra necessaria a derivare le acque per l'im-

pianto idroelettrico, un ponte in cemento armato (lungo 200 m. e alto 40 sul fondo valle) che attraversa il grande serbatoio. Ora quattro chilometri di strada nuova raggiungono la provinciale ad Osiglia, il paesello montano della provincia di Savona ricco di attrattive turistiche. Per chi ama le cifre diremo inoltre che furono impiegate 80 tonnellate di dinamite per sommuovere 400.000 mc. di terra e di roccia e 2.500.000 kWh di energia elettrica per il complesso macchinario dei cantieri.

Il sorgo zuccherino.

A un anno preciso dal primo colpo di piccone, il Duce ha inaugurato a Ponte Galeria, a 18 km. da Roma, lo Stabilimento per la produzione di alcole carburante estratto dal sorgo zuccherino.

Questa specie di sorgo, originaria dal Minnesota (Stati Uniti), somiglia alla nostra saggina, e se una cinquantina d'anni fa la pianta fu introdotta in Italia per essere utilizzata nella fabbricazione dello zucchero, allorché parve più conveniente estrarre questo prodotto dalla bietola, di sorgo zuccherino non si parlò più. Tornò ad occupare gli agricoltori e gli industriali quando si trattò di utilizzarlo per trarne alcole, cellulosa ed alcuni sottoprodotti compresi nel piano della battaglia autarchica.

Il sorgo cresce come il granturco, ma più del granturco resiste alla siccità: quindi, il suo raccolto è più sicuro; vuole abbondante concimazione e cresce rapidamente. Si può seminare a maggio, utilizzando gli erbai autunnali e vernini; ma quando si possa [illegible] basta seminarlo ai primi di [illegible] il frumento, poiché il [illegible] si conclude in 3-4 [illegible] quintali di canne per [illegible] di semi di un valore ali[illegible] quello del granturco, da [illegible] foraggero; una rimune[illegible] n indifferente della fatica e delle [illegible] coltivazione.

[illegible] che la resa in succo delle [illegible] loro peso e che questo succo [illegible] di zucchero. Ma il suo maggior rendimento è l'alcole carburante e commestibile: da ogni ettaro coltivato si possono trarre da 20 a 36 ettanidri di alcole, cioè più che da ogni altra pianta alcoligena. Dopo l'alcole si può trarre dal sorgo anche una cellulosa nobile per raion, in ragione di un quintale per ogni ettanidro di alcole prodotto; oppure combustibile sufficiente per l'estrazione dell'alcole stesso, senza uso di carbone.

Il nuovo stabilimento di Ponte Galeria produrrà agli inizi 40 mila ettanidri di alcole, ma si prevede che presto il prodotto salirà a 100 mila. Esso è il primo di una serie di stabilimenti consimili, che sorgeranno a Forlimpopoli, a Parma, ad Aprilia, a Osimo, a Foggia e in altri centri rurali. Ecco un'altra via aperta ai nostri industriosi agricoltori!

Non si deve dimenticare che lo stabilimento di Ponte Galeria fu preceduto dalla Distilleria di Cartura (Padova), che da tre anni lavora il sorgo per ricavarne carburante, raggiungendo la piena efficienza anche nella utilizzazione dei sottoprodotti.

Per l'autarchia peschereccia.

Anche l'industria peschereccia va ormai emancipandosi dalla servitù straniera. La nostra flottiglia motopeschereccia oceanica, che iniziò la pesca nell'Atlantico, conta oggi sette navi perfettamente attrezzate e dotate di celle frigorifere. Altre due navi per la pesca del merluzzo sono in costruzione.

I prodotti della pesca oceanica raggiungono i vari centri di smistamento, da cui il pesce viene spedito, a mezzo di vagoni isotermici, ai centri di consumo.

Sotto gli auspici dei Ministeri competenti, degli organi corporativi e della Banca del Lavoro, si è costituita recentemente una Società che si propone di creare a Livorno – su un'area di 24 mila mq., di cui 12 mila coperti – un grandioso stabilimento per conservare in frigorifero non meno di 80 mila quintali di pesce, e congelare – se necessario – anche le carni comuni, con mezzi che possono considerarsi i più progrediti della tecnica moderna.

Il poderoso impianto, per cui è prevista una spesa di 6 milioni di lire, comprenderà anche una *seccheria*, capace di produrre 1000 quintali al giorno di merluzzo secco; una fabbrica di reti da pesca; un cantiere per la manutenzione della flotta peschereccia; e tutti i servizi necessarî a una moderna organizzazione di questa industria: attracco diritto delle navi in arrivo, scarico meccanico delle stive, raccordo ferroviario, e via dicendo.

Uno di questi impianti servirà alla lavorazione del merluzzo che sarà pescato nei mari nordici dai due battelli in costruzione, i quali supereranno in tonnellaggio e attrezzatura le più grandi navi del mondo adibite a quest'uso. Essi avranno, infatti, una lunghezza di m. 72,60, una larghezza massima di m. 12,20 e una portata di 1600 tonnellate.

Nei primi sette mesi dell'anno in corso sono state prodotte nel nostro paese 1.362.379 tonn. di acciaio greggio, con aumento di oltre 18 mila tonn. sulla produzione del corrispondente periodo del 1938. La produzione complessiva del 1938, in 2.322.856 tonn., aveva superato di gran lunga quella degli anni precedenti.

Il grandioso acquedotto del Gebel cirenaico in costruzione sarà lungo km. 150; per le sue diramazioni occorreranno altri 50 km. di condutture minori. Esso avrà una portata di 50 litri al secondo, corrispondente a 4320 mc. nelle 24 ore. Il costo dell'opera, veramente romana, escludendo le condutture secondarie, supererà i 98 milioni.

I CONCORSI DELLA C. T. I. PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

VERBALE DELLA GIURIA

Il giorno 27 novembre 1939-XVIII, alle ore 15, si è riunita nella sede della Consociazione Turistica Italiana, in Milano, corso Italia 10, la Commissione aggiudicatrice dei Concorsi indetti dalla Consociazione Turistica Italiana, con bando pubblicato sulla Rivista ufficiale della Consociazione stessa « Le Vie d'Italia », fascicolo di febbraio 1939-XVII, e aventi per oggetto la presentazione di materiale destinato alla propaganda per la sicurezza della circolazione stradale: Concorsi autorizzati con Decreto n. 1158 di S. E. il Ministro delle Finanze.

Sono presenti i signori: Bertarelli comm. dr. ing. Mario, Vicepresidente della C. T. I.; Besana conte cav. Gaetano, Consigliere della C.T.I.; Gerelli gr. uff. dr. Attilio, Direttore Generale della C.T.I.; Sartorio cav. uff. Carlo, Comandante interinale della Vigilanza Urbana di Milano; Scotti cav. rag. Edoardo.

Assiste ai lavori della Giuria il cav. Adolfo Damiani, Delegato dell'Intendenza di Finanza di Milano.

I lavori presentati nei modi e termini prescritti per la loro ammissione sono stati 12 al Concorso N. 1 « Propaganda nelle Scuole », 8 al Concorso N. 2 « Propaganda fra i Ciclisti » e 5 al Concorso N. 3 « Propaganda fra gli Automobilisti ».

La Giuria ha proceduto all'esame dei lavori pel Concorso N. 1 ed ha deliberato all'unanimità di proclamare vincitore del Concorso il Signor Alcandro Tongiorgi di Milano, via Lipari 6, R. Direttore Didattico, assegnandogli il premio indivisibile consistente (a sensi dell'art. 51 del R. Decreto Legge 19 ottobre 1938-XVI n. 1933, convertito in Legge 5 giugno 1939-XVII n. 973) in Buoni del Tesoro, del nominale valore di L. 3000, e di valersi dell'ulteriore somma posta a disposizione della Giuria, sempre da parte della C.T.I., per assegnare, a titolo di riconoscimento, L. 1000 alla prof. Gianna Menegotto, Milano, via Gola 31; L. 500 ai Signori Arnaldo Canossi, via Privata Carnia 5, Milano, e Mario Sacchetti, via Tabacchi 51, Milano, che hanno presentato un testo in comune, e L. 300 ciascuno alla Sig. Fernanda Tramontano di Roma, via del Lavatore 38, e al signor Giovanni Cesco di Lecco, via Trento 2. Procedutosi quindi all'esame dei lavori presentati agli altri due Concorsi, la Giuria ha dovuto constatare che nessuno di essi corrisponde ai concetti informativi dei rispettivi Concorsi, come furono esposti nel bando pubblicato e illustrato nel fascicolo di febbraio della Rivista della C.T.I. « Le Vie d'Italia », a pag. 186, sia per la stessa concezione dei lavori, sia per il sistema di trattazione.

Pertanto la Giuria ha deliberato all'unanimità:

1° Di non conferire, per i Concorsi N. 2 « Propaganda fra i ciclisti » e N. 3 « Propaganda fra gli automobilisti », né i premi di L. 3000 in Buoni del Tesoro, né assegni di riconoscimento.

2° Di prorogare – previa autorizzazione di S. E. il Ministro delle Finanze (per ottenere la quale verranno subito iniziate le opportune pratiche) – il termine dei detti Concorsi N. 2 e N. 3, fino al 30 aprile 1940-XVIII, stabilendo che ai Concorsi stessi siano ammessi tanto coloro che vi hanno già partecipato, quanto nuovi concorrenti, e confermando che al vincitore di ciascun Concorso sarà assegnato un premio indivisibile, consistente (a sensi del già ricordato art. 51 del R.D.L. 19 ottobre 1938-XVI, n. 1933, convertito in Legge 5 giugno 1939-XVII n. 973) in Buoni del Tesoro del nominale valore di L. 3000, e che sarà a disposizione della Giuria la somma complementare di L. 6000 di cui al bando dei Concorsi, minorata delle L. 2100 già devolute ai partecipanti dal Concorso N. 1, come stabilito nel presente verbale.

Dispone infine che il presente verbale venga integralmente riprodotto nel fascicolo di gennaio 1940-XVIII de « Le Vie d'Italia », Rivista ufficiale della Consociazione Turistica Italiana.

Milano, 27 novembre 1939-XVIII.

DUE PAROLE DI COMMENTO AL VERBALE DELLA GIURIA

D[illegible] Concorsi per la sicurezza del traffico, *il primo,* [illegible]*ato ai fini della propaganda nelle scuole, ha rich*[illegible]*ato l'attenzione e la simpatia di persone che alla* [illegible]*ola dedicano la loro attività.*

La [illegible]*aggioranza dei partecipanti a questa gara, infat*[illegible]*ostituita da insegnanti; ed è naturale, poiché* [illegible] *specialmente sono in grado di conoscere a fondo* [illegible] *mentalità, le attitudini, i gusti dei ragazzi, di valutarne le capacità di intuizione e di raziocinio, e di tradurre quindi nella forma più adatta ed efficace concetti e nozioni, graduando lo svolgimento del programma secondo l'età e la maturità degli allievi.*

Da ciò i risultati soddisfacenti del Concorso.

Tra i lavori pervenuti alla C.T.I. è stato giudicato il migliore quello del Tongiorgi, consistente in una « Guida all'insegnamento delle norme per la disciplina

[illegible] la [illegible] delle [illegible] per i ragazzi intitolato « Saper [illegible]

I Concorsi [illegible] e n. 3 non hanno dato luogo all'a[illegible] premio, e la Commissione ha [illegible] di [illegible] il termine, poichè i criteri ispiratori del bando non sono apparsi pienamente realizzati nei lavori sottoposti all'esame della Commissione.

I partecipanti al Concorso N. 2 avrebbero dovuto, infatti, redigere il testo facile e piano di una pubblicazione da distribuirsi fra l'imponente massa dei ciclisti, la quale – come è noto – risulta composta nella sua grande maggioranza da operai e contadini, mentre solo in questi ultimi tempi si assiste al confortante ritorno delle classi sociali più elevate alla pratica del ciclismo. Appunto per questo il programma precisava che lo scopo del Concorso era soprattutto quello di offrire un commento didascalico alle illustrazioni che il concorrente avrebbe dovuto suggerire.

Invece, la maggior parte dei concorrenti, facendo un'esposizione pura e semplice della materia, talora accompagnata da qualche figura, non si è attenuta alle norme del Concorso. Ben pochi hanno seguito il sistema delle didascalie ed anche questi pochi si son limitati ad illustrare, non sempre felicemente, soltanto alcuni dei casi che dovrebbero figurare in una pubblicazione elementare, sì, ma necessariamente completa, se si vuole che riesca veramente efficace. Taluno è ricorso al commento in versi, affrontando naturalmente maggiori difficoltà; mentre anche in prosa si possono formulare con brio, e per giunta in modo chiaro e completo, spiegazioni e considerazioni di vario genere.

Ecco perché la Consociazione fa nuovamente appello ai Concorrenti di buona volontà. Tengano presente che un riassunto, per quanto abile, del Codice della Strada non serve allo scopo, se non si trova il modo di rendere il volumetto invitante alla lettura e di presentarlo anche al più sbadato, al più svogliato, al meno colto, in una forma tale che chi ne apra una pagina a caso sia indotto a leggere tutte le altre.

Più che un testo, si chiede dunque una serie di didascalie a commento di illustrazioni, delle quali i concorrenti stessi devono suggerire il tema, vertente, ben s'intende, sulla purtroppo vasta gamma delle violazioni alle norme del Codice della Strada, del buon senso e della creanza.

Quanto al manualetto da destinarsi alla propaganda fra gli automobilisti, sono state presentate trattazioni di varia natura; ma in nessuna di esse, a giudizio della Commissione, si è esattamente interpretato lo spirito informatore del Concorso.

Qualcuno si è dilungato in una trattazione tecnica che, per quanto pregevole, non può riuscire, per la sua stessa natura, a tener sempre vivo l'interesse di tutti coloro a cui il manuale dovrebbe rivolgersi.

Qualche altro concorrente, al contrario, si è preoccupato di eliminare ogni parvenza di tecnicismo, limitandosi ad esporre le regole di cortesia, i precetti di civismo e di intelligente tolleranza ai quali ogni buon guidatore dovrebbe attenersi.

In entrambi i casi si è curata un po' troppo una parte a danno dell'altra: è mancata, così, un'armonica fusione tra le disposizioni del Codice Stradale e le norme di buona guida, che, pur non essendo consacrate in articoli di legge, hanno la massima importanza ai fini della sicurezza del traffico. Secondo il bando di Concorso, si dovevano, invece, illustrare le une e le altre insieme, ed è sperabile vengano illustrate, in un'esposizione vivace e suggestiva.

UNA PUBBLICAZIONE DI GRANDE ATTUALITÀ

LE VIE DEL MONDO

La Rivista consorella *Le Vie del Mondo* entra nel suo ottavo anno di vita in un momento quanto mai propizio all'esplicazione del suo compito.

Nata nel 1933 con un programma di divulgazione geografica e di esaltazione dei valori italiani nel mondo, la Rivista trovò via via, negli sviluppi della situazione internazionale, elementi di viva attualità, che la resero sempre più diffusa e apprezzata. L'abbonato a *Le Vie del Mondo* s'è venuto a trovare, infatti, nelle condizioni migliori per comprendere gli avvenimenti che si svolgevano nell'ambito internazionale, avendo già preso conoscenza dei Paesi e dei relativi problemi nelle pagine della sua Rivista. Questa aderenza all'attualità appare evidente anche da un semplice sguardo all'annata 1939, che s'è appena conchiusa.

Sono 1300 pagine con 1281 fotografie, 117 cartine geografiche in nero, 4 carte geografiche a colori, 4 tavole in rotocalco, 23 tricromie fuori testo, che trattano e illustrano gli argomenti più appassionanti del nostro tempo, come Memel, la Tunisia, l'Albania, la Spagna, l'Ucraina, Gibuti, la Lituania, la Corsica, Gibilterra, la Penisola Balcanica, la Renania, ecc.

La Rivista si è assicurata la collaborazione di insigni cultori di diritto internazionale per illustrare ai suoi lettori i grandi e delicati problemi inerenti all'odierno conflitto: sono già apparse, infatti, chiare trattazioni sulla Neutralità e sul Contrabbando di guerra, ed altre ne seguiranno. Furono istituite inoltre due nuove rubriche di particolare attualità: una, intitolata appunto « L'attualità internazionale », commenta e documenta le principali questioni del momento; l'altra è una sintetica « Cronistoria degli avvenimenti », di utilissima consultazione.

Non è a dire, peraltro, che questa aderenza all'attualità abbia fatto dimenticare a *Le Vie del Mondo* il suo programma originario di divulgazione geografica. Anche in questo campo l'annata 1939 offre scritti interessanti e gustosi a coloro che amano conoscere i Paesi e i popoli della Terra. Citeremo, tra i tanti argomenti trattati: Zululand, Marocco, Cairo, Gebel Druso, Manciuria, Lago Nahuel Huapi (Argentina), isole di Giava, Bali, Sumatra, Galapagos e Comore, popoli della Malesia; Delhi, Annam, Laos, ecc. Tra gli argomenti vari e di curiosità potremo ricordare la « Città degli avvocati » di Londra, le feste del popolo tedesco, il villaggio preistorico di Biskupin in Polonia, il Wellesley College negli Stati Uniti, il rame, la seta, la cellulosa, l'oro come materie prime, la palma da cocco nel Venezuela, l'agave tessile nel Yucatan, Angkor Thom perla della giungla, ecc.

L'Italia è spesso ricordata nel corso di questi articoli, quando vi sia una rivendicazione da propugnare, un diritto da tutelare, una feconda relazione da mettere in evidenza; ma essa appare in primo piano in alcuni scritti speciali, come quello, fervido ed esauriente, dedicato ai Legionari italiani dal principio dell'Ottocento ad oggi, quelli sull'opera di Alessandro e Paolo Paternostro in Giappone e in Egitto, e di Rodolfo Crespi nel Brasile, sul contributo dato da tecnici e maestranze italiane alla tragica ferrovia Congo-Ocean; sulla partecipazione del nostro Paese alle Esposizioni mondiali di S. Francisco e di New York, ecc. Anche la grandezza romana è presente nella illustrazione delle gloriose vestigia che affiorano dalle sabbie del Sahara o del deserto siriaco, o si ergono, dalle coste asiatiche e africane, in faccia al Mare Nostro.

Basta, dunque, uno sguardo a un'annata de *Le Vie del Mondo* per rendersi conto dell'attrattiva, varietà e attualità della loro materia; come basta sfogliare uno qualunque dei 12 fascicoli per esser conquisi dalla loro eleganza tipografica e dalla straordinaria ricchezza delle illustrazioni in nero e a colori.

Le Vie del Mondo, per il loro interesse e per la loro bellezza, possono costituire, oltre tutto, una indovinatissima strenna per i Vostri amici, i quali Vi saranno grati di aver dato loro la possibilità di conoscere aspetti, vicende e problemi dei più vari popoli della Terra, specialmente ora che la nostra attenzione è attratta da Paesi diversi e lontani.

Una gradita sorpresa è riserbata agli abbonati del 1940, i quali riceveranno, insieme col fascicolo di gennaio, un *grande planisfero a colori* (m. 1,40 × m. 0,80) che si presta egregiamente anche come carta murale. Tutte le parti del mondo vi sono chiaramente rappresentate con i principali elementi geopolitici, consentendo una pronta individuazione dei Paesi a cui si riferiscono le cronache internazionali.

L'abbonamento annuo a *Le Vie del Mondo* è di L. 50,50 (Estero L. 75,50); l'abbonamento semestrale di L. 25,50 (Estero L. 38). È istituito inoltre un convenientissimo abbonamento alle due maggiori Riviste della C.T.I. (le quali, si noti, sono indipendenti l'una dall'altra e hanno materia e programmi affatto diversi, che si integrano egregiamente) *Le Vie d'Italia* e *Le Vie del Mondo*, al prezzo di L. 73 (Estero L. 112),

LA NOSTRA COPERTINA

Il paesaggio che illustra la copertina del presente fascicolo de « Le Vie d'Italia » è del pittore Prof. Gianfranco Campestrini ed ha per titolo: **Prime nevi sui casolari di Fai.** *Nello sfondo di questa visione alpestre di una delle più ridenti località del Trentino, collegata con Zambana e con la Paganella mediante una funivia, giganteggiano i monti sacrati dall'eroismo degli Italiani: il m. Panarotta (m. 2000), la Cima d'Asta, che rappresenta la più alta vetta (m. 2847) del Gruppo Lagorai, ecc.*

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. 22,20	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. 32,20)
Soci Quinquennali	L. 110,20		(Estero L. 160,20)
Soci Vitalizi	L. 350,—		(Estero L. 500,—)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 450,—		(Estero L. 600,—)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 30 novembre 1939-XVIII

Soci annuali che hanno pagato la quota		N. 153.779
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1939		» 13.159
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1938	N. 258.034	
Nuovi Soci vitalizi inscritti	» 4.492	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale . . .	» 7.041	
		» 269.567
		N. 436.505

ABBONAMENTI ALLE RIVISTE DELLA C. T. I.

Abbonamento annuo a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Albania, Impero, Possed. e Col. L. **25,50** Estero L. **45,50**

Abbonam. cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Albania, Impero, Possed. e Col. L. **73,—** Estero L. **112,—**

Direttore: Sen. Carlo Bonardi — *Direzione e Amministrazione:* Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10 — *Redattore Capo Responsabile:* Dott. Attilio Gerelli

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50